< Mini é só nome: aceleramos os 192 cv do **Countryman**

AUTO ESPORTE

FIAT ARGO

TESTE COMPARATIVO

Hatch enfrenta Chevrolet Onix e Hyundai HB20 em seu primeiro desafio

2º SEMESTRE VIBRANTE!

NOVO POLO

COM DESIGN ESPORTIVO, MAIOR E MAIS ESPAÇOSO, CHEGA AINDA ESTE ANO ENTRE FOX E GOLF

\+

CHEVROLET EQUINOX

Motor 2.0 de Camaro, nove marchas. Até o fim do ano, por esperados R$ 170 mil

FORD ECOSPORT

Câmbio e motor inéditos, interior mais refinado. Nas lojas em agosto, a partir de R$ 75 mil (estimado)

RENAULT KWID

Compacto com pinta de SUV. Em agosto a partir de R$ 29.990

EDITORA GLOBO 65 ANOS

Novo Honda City | Volvo XC60 | VW Arteon | Peugeot 3008 | Kicks nacional | Captur CVT | C300 Sport | Sandero 1.0

Hyundai Creta.

Quem tem um sabe que ele é o melhor.
E quem não tem está prestes a descobrir.

Hyundai Creta Pulse 1.6 AT a partir de:

R$ 85.740

à vista

Faróis com projetor, luz diurna (DRL) de LED e Cornering Lamp.

Motor Nu 2.0 Flex de 166 cv e sistema Stop & Go.

Bancos de couro com ventilação (motorista).

blueNav® – Central multimídia touch screen de 7" com GPS, Apple CarPlay® e Google Android Auto.

Seis airbags, controle de estabilidade e assistente de partida em rampa.

Imagens meramente ilustrativas. Oferta válida para o Hyundai Creta Pulse 1.6 com transmissão automática sequencial de 6 marchas (OCN D018 02), ano de fabricação/modelo 2017/2017, manutenção ou qualquer outro produto ou serviço ofertado pelo Concessionário HMB. Valores válidos em território nacional. Os itens faróis com projetor, luz diurna (DRL) de LED, Prestige 2.0 com transmissão automática sequencial de 6 marchas, ano de fabricação/modelo 2017/2017. O Hyundai Creta foi eleito o melhor na categoria SUV do prêmio Qual Comprar 2017 Manual de Garantia do veículo. Uso particular: garantia de 5 anos, sem limite de quilometragem. Uso comercial: garantia de 5 anos ou 100.000 km, o que ocorrer primeiro. Os termos Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE. Preserve a vida. Use o cinto de segurança. Para mais informações, acesse o site: www.hyundai.com.br

Saiba mais: /HyundaiBR

Conheça mais. Acesse hyundai.com.br

Na cidade somos todos pedestres.

HYUNDAI

preço à vista: R$ 85.740,00, com pintura sólida e frete incluso. Preço válido até 31/7/2017 ou enquanto durarem os estoques. Não estão incluídos os preços de acessórios, documentação, Cornering Lamp, banco de couro com ventilação (motorista), central multimídia blueNav® touch screen de 7", airbag lateral de tórax e airbag tipo são itens de série do Hyundai Creta da Revista Auto Esporte e a Melhor Compra 2017 na categoria veículos de R$ 80.000,00 a R$ 90.000,00 da Revista Car and Driver. Garantia Hyundai 5 anos: sujeita às condições previstas no e condições da Garantia Hyundai estão estabelecidos no Manual de Garantia do veículo, assim como no Manual do Proprietário. A linha Hyundai Creta está em conformidade com o ou ligue para o Call Center Hyundai Motor Brasil: 0800 770 3355.

SUMÁRIO

JULHO
2017
EDIÇÃO 626

DIVULGAÇÃO

Fiat Argo encara os líderes de vendas

52

Avaliamos o hatch que chega com a difícil tarefa de levar a Fiat de volta ao topo do ranking de vendas. Para isso, ele conta com três opções de motores, três combinações de câmbio e sete versões de acabamento. Qualidades à parte, ele terá que tomar um espaço hoje ocupado por Chevrolet Onix e Hyundai HB20, os mais vendidos que se tornaram referência no segmento.

Volkswagen Polo

42

A nova geração do hatch já foi apresentada na Alemanha antes de ganhar sua versão fabricada no Brasil.

Chevrolet Equinox

38

O substituto do Captiva vem ao Brasil com câmbio e motor de Camaro para virar referência de SUV.

Renault Kwid

40

Marca francesa faz aposta no segmento dos R$ 30 mil com nova subcompacto rival de Fiat Mobi.

As Taxas do Financiamento

86

Entenda o que significam as siglas e letras miúdas que elevam o preço do seu carro ao financiar.

VOCÊ DIZ

06 Carta ao leitor
07 Expediente

IGNIÇÃO

10 BMW Série 8
14 Mini Jeep nacional
18 Os carros do 007
20 Need For Speed Payback
21 Hyundai Kona e novo Fit
22 Alfinetadas nos concorrentes
24 Design: formatos de carroceria

MOBILIDADE

26 Nova relação com o automóvel

ÁREA RESTRITA

32 Peugeot 5008
34 Nova Fiat Strada

APRESENTAÇÃO

36 Salão de Buenos Aires
38 Chevrolet Equinox
40 Renault Kwid
42 Volkswagen Polo

TESTAMOS

46 Ford EcoSport
50 Renault Sandero 1.0
52 Argo x HB20 x Onix
62 Mini Countryman All4
66 Nissan Kicks nacional
68 Volvo XC60
72 Renault Captur CVT
74 Mercedes-Benz C300 Sport
76 Novo Honda City
78 Chery QQ
79 Multimídia: Evoque conversível
80 Peugeot 3008
82 Volkswagen Arteom

SERVIÇO

84 Passo a passo da compra do carro

MERCADO

86 As taxas de financiamento
88 Os mais vendidos
89 Um ano de Fiat Mobi
90 Novidades nas lojas
91 Tabela de preços

CARRO VOADOR

98 O desapego vai chegar ao carro?

www.hankooktire.com

HANKOOK PNEUS

estaçãobrasil

Seja um com a inovação.

Hankook Pneus e Real Madrid.

Juntos como um só.

Seja um só

Patrocinador Global | Realmadrid

Hankook Tire do Brasil Ltda.
Rua George Ohm, 230, conjs. 83/84 - Brooklin - CEP 04576-020
São Paulo - SP - Brasil Tel.(11) 3045-2119

Cinto de segurança pode salvar vidas.

facebook.com/hankooktire.global

LOJAS CREDENCIADAS: SUDESTE • SP • São Paulo: Moretto Pneus - Tel. (11) 5506-9054 | Katrakar Pneus - Tel. (11) 2783-6783 | Johnny Car - Tel. (11) 3798-5090 | **Santo André:** Quatro Rodas e Pneus - Tel. (11) 4319-4609 | **Araraquara:** Estradão Auto Center - Tel. (16) 3333-6000 | **São Joaquim da Barra:** Rotatória Auto Center - Tel. (16) 3811-1515 | **Ituverava:** Rotatória Auto Center - Tel. (16) 3839-6008 | **São Carlos:** Monobloco - Tel. (16) 3368-9411 • **ES • Vitória:** Ambra - Tel. (27) 3376-7612 | **Linhares:** Ambra - Tel. (27) 2123-5051 • **CENTRO-OESTE • DF • Brasília:** Cacau - Tel. (61) 3242-3117 | Mult-Rodas - Tel. (61) 3361-1488 | **Taguatinga:** FR Pneus - Tel. (61) 3354-7345 | **Ceilândia:** Gallegu Rodas - Tel. (61) 3372-8745 • **GO • Goiânia:** Alternativa Pneus - Tel. (62) 3286-1300 | Ativa Pneus - Tel. (62) 3093-4550 | Ativa Pneus HM - Tel. (62) 3933-6101 | SuperTec - Tel. (62) 3932-8900 | Mutirão Pneus - Tel. (62) 3285-5999 | RR2 Centro Automotivo - Tel. (62) 3594-7744 | **Aparecida de Goiânia:** My Car - Tel. (62) 3923-2422 | **Caldas Novas:** Auto Box - Tel. (64) 3455-4848 | **Gama:** Gama Auto Center - Tel. (61) 3385-3454 | **Rialma:** Messias Pneus - Tel. (62) 3397-1288 | **Rio Verde:** Abobrão Pneus - Tel. (64) 3623-1820 | **Inhumas:** Total Pneus - Tel. (62) 3514-4567 | **Jataí:** Village Auto Center - Tel. (64) 3632-6277 | **São Luís dos Montes Belos:** Central Pneus - Tel. (64) 3671-3404 • **MT • Mirassol D´Oeste:** Roma Pneus - Tel. (65) 3241-1270 | **Água Boa:** Conieder Centro Automotivo - Tel. (66) 3468-1207 | **Rondonópolis:** Auto Peças Xingu - Tel. (66) 3426-7666 | **Cuiabá:** Taiti Pneus - Tel. (65) 3618-6000 • **SUL • SC • Turvo:** Pneutur - Tel. (48) 3525-0900 | **Araranguá:** Pneutur - Tel. (48) 3524-1256 | **Criciúma:** Pneutur - Tel. (48) 3439-9787 | Correa Pneus - Tel. (48) 3433-7661 | Scorpion Pneus - Tel. (48) 3442-9350 | **Tubarão:** Pedrinho - Tel. (48) 3628-1118 | Pneutur - Tel. (48) 3632-8896 | **Sombrio:** Pneutur - Tel. (48) 3533-1862 | **São José:** Genesis Pneus - Tel. (48) 3246-0853 | **Joinville:** JS Pneus - Tel. (47) 3467-6196 | **Concórdia:** ALC Auto Center - Tel. (49) 3444-6337 • **PR • Curitiba:** Roddar Pneus - Tel. (41) 3363-0304 | Auto da XV - Tel. (41) 3263-4185 | Autocenter Curitiba - Tel. (41) 3277-5900 | Tac Truck Autocenter - Tel. (41) 3349-4422 | Unysom - Tel. (41) 3242-3927 | Personal Pneus - Tel. (41) 3264-4709 | **Campina Grande do Sul:** Casa das Baterias - Tel. (41) 3679-4294 | **Guarapuava:** Fort-Car Pneus - Tel. (42) 3622-2027 • **RS • Três Passos:** Boz Auto Center - Tel. (55) 3522-1707 | **Santa Rosa:** Lorenzato Pneus - Tel. (55) 3511-4333 | **Taquara:** D'Carros - Tel. (51) 3542-1940 | **Rio Grande:** Pneus e Etc - Tel. (53) 3230-5700 | **Caxias do Sul:** Bonattec Pneus - Tel. (54) 3223-3244 • **NORTE • TO • Palmas:** West Pneus - Tel. (63) 3214-1737 • **AM • Manaus:** Jô Pneus - Tel. (92) 3303-3752 • **RO • Vilhena:** Rover Pneus - Tel. (69) 3322-3090 | **Arquimedes:** Vip Pneus - Tel. (69) 3536-4545 | **Cerejeiras:** Imaral Pneus - Tel. (69) 3342-2774 • **NORDESTE • MA • Imperatriz:** Pneus Estrela - Tel. (99) 3524-2797 • **PI • Teresina:** Pneus Estrela - Tel. (86) 3304-3255 • **PE • Caruaru:** Planet Pneus - Tel. (81) 3046-4026

Ventos que sopram do sul

Os gaúchos estão habituados com os ventos secos e frios que sopram do sul do continente, trazendo as massas de ar polar da Antártica. Junto com o vento minuano, a queda na temperatura é esperada nessa época do ano, transição do outono para o inverno. A boa-nova ficou por conta do que veio do 8º Salón Internacional del Automóvil, o salão de Buenos Aires. A chegada de modelos já era esperada – e antecipada para os leitores de **Autoesporte**. Mas vê-los reunidos no evento portenho foi uma ótima surpresa.

Estavam lá Michelle Ferreira e Alberto Cataldi para conferir as novidades de Chevrolet Equinox, Ford Ecosport e Renault Kwid, conseguir mais informações dos executivos e fazer transmissões ao vivo. Outras atrações, como os novos esportivos Honda Type-R e NSX, serviram apenas para deixar o consumidor com inveja de mercados mais, digamos, vigorosos.

Às vésperas da transmissão da revista para a gráfica, Guilherme Muniz embarcou para a Alemanha com a missão de apurar tudo sobre a nova geração do VW Polo. Um prazo apertadíssimo, mas suficiente para garantir as informações que oferecemos nesta edição. Somado às novidades apresentadas em Buenos Aires, o hatch é uma das garantias de um segundo semestre movimentado.

Nem tudo, porém, depende do esforço do time de **Autoesporte**. Por conta de sua estratégia, uma montadora pode não entregar exatamente o modelo que gostaríamos de testar, na data em que podemos fazer os testes. Ou não ter o carro ou querer emprestá-lo.

Até os ventos do sul podem soprar na contramão de nossa rotina de trabalho. Eles também trazem as frentes frias e mudanças de tempo, eventualmente inundações que flagelam populações à margem dos rios. No nosso caso, as chuvas castigaram nossa pista na semana em que o novo Fiat Argo foi finalmente liberado para o teste completo. Água sobre o asfalto compromete parte dos ensaios. Já quase na prorrogação, o hatch da Fiat voltou para a pista e revelou seu desempenho, que você confere nesta edição no primeiro teste comparativo feito por Michelle Ferreira.

Boa leitura!

MARCUS VINICIUS GASQUES
[mgasques@edglobo.com.br]

DIRETOR DE REDAÇÃO

A REVISTA AUTOESPORTE
é a Organizadora do Carro do Ano, Carro Premium do Ano, picape do ano, Utilitário do Ano, Utilitário Premium do Ano e Motor do Ano.

ANUALMENTE AUTOESPORTE
aponta os modelos de melhor custo/benefício do mercado brasileiro.

OS TESTES DE AUTOESPORTE
são auditados pela AEA.

Autoesporte não credencia nenhum estabelecimento comercial ou prestadores de serviço. Conheça os critérios de nossos testes, nossa missão e nossos valores em www.autoesporte.com.br

NOSSOS TESTES

Autoesporte planeja seus testes e avaliações atendendo exclusivamente ao interesse dos leitores. Os carros são selecionados seguindo critérios exclusivamente editoriais, e testados dentro dos limites da legislação em pistas destinadas a esse fim. Como é praxe no setor, contamos com unidades de frotas das montadoras e importadores para serem testados. Podemos aceitar convites para eventos nacionais e internacionais quando essa é a única alternativa de acesso à avaliação de um carro que tenha relevância editorial.

NOSSOS PARCEIROS EDITORIAIS
Você encontra material produzido pela equipe de **Autoesporte** nos jornais:

O GLOBO
Caderno Carro Etc

EXTRA
Caderno Motor Extra

Valor Econômico

EXPEDIENTE

Quem faz a Autoesporte

EDITORA GLOBO 65 ANOS

AUTO ESPORTE

DIRETOR GERAL:
Frederic Zoghaib Kachar
DIRETOR DE AUDIÊNCIA:
Luciana Touguinha de Castro
DIRETORA DE MERCADO ANUNCIANTE:
Virginia Any

DIRETOR DE GRUPO AUTOESPORTE, ÉPOCA NEGÓCIOS, GLOBO RURAL E PEQUENAS EMPRESAS & GRANDES NEGÓCIOS: RICARDO CIANCIARUSO

DIRETOR DE REDAÇÃO: MARCUS V. GASQUES
EDITORES MULTIPLATAFORMA: ALBERTO CATALDI, JULIO CABRAL E LEANDRO ALVARES
REPÓRTERES: GABRIEL AGUIAR, GUILHERME B. MUNIZ, MICHELLE FERREIRA E TEREZA CONSIGLIO
DIRETOR DE DESIGN MULTIPLATAFORMA: GUSTAVO M. MAFFEI
ESTAGIÁRIOS: DORA MARTINELLI E ISABELLA SARAFYAN
ASSISTENTE DE REDAÇÃO: RAYANE RAMALHO
COLABORADORES: ANSELMO CHERÉ, FRANCISCO MOTA, LUIZ VEIGA, SERGIO OLIVEIRA E WILSON TOUME

ESTÚDIO DE CRIAÇÃO
DIRETORA DE ARTE: CRISTIANE MONTEIRO
DESIGNERS: ALEXANDRE RIBEIRO ZANARDO, CLAYTON RODRIGUES, DANILO DOS SANTOS BANDEIRA, FELIPE HIDEKI YATABE, MARCELO MASSAO SERIKAKU, VERÚCIO FERRAZ
COLABORADOR: MÁRIO VASCONCELLOS ESPINOZA
ESTAGIÁRIA: LETÍCIA LOURENÇO
FOTÓGRAFOS: FABIO ARO E MARCOS CAMARGO
ILUSTRADORES: DMITRY MIROLIUBOV, PAOLA HIROKI

TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO
DIRETOR DE TECNOLOGIA: Rodrigo Gosling

ESTRATÉGIA DIGITAL
COORDENADOR: Santiago Carrilho;
DESENVOLVEDORES: Fabio Marciano, Leandro Paixão, Marcelo Amendola, Murilo Amendola, Thiago Previero e William Antunes;

ESTRATÉGIA DE CONTEÚDO DIGITAL
GERENTE: Silvia Balieiro

MERCADO ANUNCIANTE
SEGMENTOS — FINANCEIRO, IMOBILIÁRIO, TI, COMÉRCIO E VAREJO
DIRETOR DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Emiliano Morad Hansenn; ***GERENTE DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA:*** Ciro Horta Hashimoto; ***EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA:*** Christian Lopes Hamburg, Cristiane de Barros Paggi Succi, Milton Luiz Abrantes e Roberto Loz Junior.

SEGMENTOS — MODA, BELEZA E HIGIENE PESSOAL
EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA: Eliana Lima Fagundes, Giovanna Sellon Perez, Selma Teixeira da Costa e Soraya Mazerino Sabral.

SEGMENTOS — CASA, CONSTRUÇÃO, ALIMENTOS E BEBIDAS, HIGIENE DOMÉSTICA E SAÚDE
DIRETORA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Luciana Menezes; ***EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA:*** Fatima Ottaviani, Paula Santos e Taly Czeresnia Wakrat

SEGMENTOS — MOBILIDADE, SERVIÇOS PÚBLICOS E SOCIAIS, AGRO E INDÚSTRIA
DIRETOR DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Renato Augusto Cassis Siniscalco; ***EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA:*** Diego Fabiano, Cristiane Soares Nogueira, Jessica de Carvalho Dias, João Carlos Meyer e Priscila Ferreira da Silva

SEGMENTOS — EDUCAÇÃO, CULTURA, LAZER, ESPORTE, TURISMO, MÍDIA, TELECOM E OUTROS
DIRETORA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Sandra Regina de Melo Pepe; ***EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA:*** Ana Silvia Costa, Dominique Petroni de Freitas e Lilian de Marche Naffs

ESCRITÓRIOS REGIONAIS
GERENTE MULTIPLATAFORMA: Larissa Ortiz;
EXECUTIVA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Babila Garcia Chagas Arantes

UNIDADE DE NEGÓCIOS — RIO DE JANEIRO
GERENTE DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA RJ: Rogerio Pereira Ponce de Leon;
EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA: Daniela Nunes Lopes Chahim, Juliane Ribeiro Silva, Maria Cristina Machado e Pedro Paulo Rios Vieira dos Santos

UNIDADE DE NEGÓCIOS — BRASÍLIA
GERENTE MULTIPLATAFORMA: Barbara Costa Freitas Silva;
EXECUTIVA MULTIPLATAFORMA: Camila Amaral da Silva e Jorge Bicalho Felix Junior

GERENTE DE EVENTOS: Daniela Valente
OPEC OFF LINE: Bruno Granja, Carlos Roberto de Sá, Douglas Costa;
OPEC ONLINE: Rodrigo Santana Oliveira, Danilo Panzarini, Higor Daniel Chabes, Rodrigo Pecoschi

EGCN
CONSULTORA DE MARCAS EGCN: Olivia Cipolla Bolonha

G.LAB
DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO COMERCIAL E DIGITAL: Tiago Joaquim Afonso;
Caio Henrique Capriali, Guilherme Iegawa Sugio, Vera Ligia Rangel Cavalieri, Lucas Fernandes, Luiz Claudio dos Santos Faria e Rodrigo Girodo Andrade

AUDIÊNCIA
DIRETOR DE MARKETING CONSUMIDOR: Cristiano Augusto Soares Santos;
DIRETOR DE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO COMERCIAL: Ednei Zampese;
GERENTE DE CRIAÇÃO: Valter Bicudo Silva Neto;
COORDENADORES DE MARKETING: Eduardo Raccato Almeida e Patricia Aparecida Fachetti

Nossos valores

Fundada em 1964, **Autoesporte** tem por missão informar donos ou não de automóveis sobre as inovações da indústria automobilística, seu impacto sobre a vida das pessoas e do ambiente. As reportagens e análises têm como objetivo ainda entreter e apoiar os leitores em suas decidões de compra, e são oferecidas na revista, no site, nas redes sociais, em tablets, em smartphones e no rádio.
Somos pautados pelos leitores. Montadoras e importadores são suportes de informação essenciais, mas não únicos. No interesse de bem informar, ouvimos consumidores e analistas, e apuramos dados junto a concessionários e fornecedores, entre outras fontes.
Acreditamos no uso responsável do automóvel. Incentivamos o aproveitamento racional do carro para que o direito à mobilidade com qualidade seja preservado, o convívio entre pedestres e todos os meios de transporte aperfeiçoado e o meio ambiente, preservado.
Autoesporte cobra soluções de infraestrutura e organização do trânsito para que cidades e estradas sejam ambientes menos poluídos, mais harmoniosos e seguros para pedestres, motociclistas, ciclistas, condutores e passageiros de veículos de transporte privado, coletivo e de carga.
Estimulamos a prática de cidadania ao volante. Apoiamos, por princípio, o Código de Trânsito Brasileiro. Acreditamos que atitudes de educação, respeito e tolerância devem orientar o convívio nas ruas e estradas.
Autoesporte consulta sempre as fontes mais confiáveis e seguras com o propósito de obter informações precisas para seus leitores.
Pensamos formar com os leitores uma comunidade que compartilha interesses e ideias por meio da interatividade propiciada pelas novas tecnologias digitais.

Deseja falar com a Editora Globo?

Atendimento e assinaturas
(11) 4003-9393
www.sacglobo.com.br

Para anunciar
SP: (11) 3736-7128 / 3767-7447
3767-7942 / 3767-7889
3736-7205 / 3767-7557

RJ: (21) 3380-5930 / 3380-5923
BSB: (61) 3316-9584

Na internet
www.assineglobo.com.br/sac
(11) 4003-9393

Vendas Corporativas e Parcerias
(11) 3767-7226
parcerias@edglobo.com.br

Licenciamento de conteúdo
(11) 3767-7005
venda_conteudo@edglobo.com.br

Edições anteriores
O pedido será atendido através do jornaleiro ao preço da edição atual, desde que haja disponibilidade de estoque. Faça seu pedido na banca mais próxima.

Para se corresponder com a Redação
autoesporte@edglobo.com.br

Onde Autoesporte está

SITE AUTOESPORTE
revistaautoesporte.globo.com

FACEBOOK
facebook.com/RevistaAutoesporte

PROGRAMAÇÃO FACEBOOK LIVE

INSTAGRAM
@autoesporte

CBN
segunda-feira, às 15h30
domingos, às 11h50

ANER FIPP IVC

O Bureau Veritas Certification, com base nos processos e procedimentos descritos no seu Relatório de Verificação, adotando um nível de confiança razoável, declara que o Inventário de Gases de Efeito Estufa - Ano 2011, da Editora Globo S.A., é preciso, confiável e livre de erro ou distorção e é uma representação equitativa dos dados e informações de GEE sobre o período de referência, para o escopo definido; foi elaborado em conformidade com a NBR ISO 14064-1:2007 e Especificações do Programa Brasileiro GHG Protocol.

AUTOESPORTE É UMA PUBLICAÇÃO MENSAL DA EDITORA GLOBO S.A. - AV.9 DE JULHO, 5229 – JD. PAULISTA – SÃO PAULO – SP – CEP 01407-907
Distribuidor exclusivo para todo o Brasil: Dinap - Distribuidora Nacional de Publicações. Impressão: Plural Indústria Gráfica LTDA., Avenida Marcos Penteado de Ulhoa Rodrigues, 700 - Tamboré - Santana de Parnaíba, São Paulo, SP, CEP 06543-001. Impresso em papel Inpaper LWC Coating 60 g/m².

G.LAB

O QUE É O G.LAB
O G.Lab elabora conteúdos de qualidade patrocinados por empresas que contratam seus serviços. Esses conteúdos são identificados por expressões como "apresenta", "apresentado por", "oferecimento", "especial publicitário", "conteúdo publicitário", "publieditorial" e "promo".

NISSAN KICKS. O ÚNICO DA CATEGORIA COM CÂMERA 360° INTELIGENTE.

O mais urbano dos SUVs agora é produzido no Brasil, trazendo o conceito global da Nissan: Intelligent Mobility. Conheça essa série de inovações tecnológicas que estão no Nissan Kicks para facilitar o dia a dia de quem vive na cidade e quer aproveitar toda a intensidade das ruas.

Design | Versatilidade | Tecnologia japonesa

Agora fabricado no Brasil.

/nissanbrasil @Nissan_Oficial Nissan_Brasil /nissanoficial

Pedestre, use sua faixa.

Publicidade referente ao veículo Nissan Kicks 1.6 SL. Consulte a disponibilidade dos itens de acordo com as versões em www.nissan.com.br. Para informações sobre o consumo, acesse www.inmetro.gov.br e www.conpet.gov.br.

NISSAN

Innovation
that excites

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

Câmera 360° inteligente.
Tecnologia que detecta tudo ao redor, parado ou em movimento. Quatro câmeras com visão em close na frente, na traseira e nas laterais. Mais agilidade e segurança.

nissankicks.com.br

CONCEITO

REPETIRAM A OITAVA SÉRIE

NOVA GERAÇÃO DO BMW SÉRIE 8 APARECE COMO CONCEITO E REEDITA NOME QUE MARCOU OS ANOS 1990

São 28 anos de separação entre o lançamento do Série 8 original de 1989 e a apresentação do belo conceito de mesmo nome, revelado em junho no Concorso d'Eleganza Villa d'Este, no lago Como, Itália. O retorno do cupê parecia uma profecia, uma daquelas lendas com direito a reviravoltas. Fora de linha desde 1999, o Série 8 era o substituto do Série 6, mas, por ironia, foi sucedido pelo novo Série 6 em 2003 e, agora, será novamente o cupê top da BMW a partir do ano que vem. O conceito antecipa muito sobre o carro de produção. As soluções incluem uma grade duplo rim próxima do chão e um jogo de superfícies dramático, com saídas de ar fincadas nos para-lamas dianteiros e ombros largos na traseira. As lanternas filetadas parecem asas. Faltaram apenas os faróis escamoteáveis, os novos são de leds. No passado, a versão que todos desejávamos era o 850 CSi, cujo V12 foi aproveitado em parte pelo McLaren F1, o que só enriqueceu a mitologia. Se os 12 cilindros dominavam a década de 1990, a Série 8 vai adotar o 4.4 V8 biturbo do novo M5, com bem mais que 600 cv e 71,3 kgfm de torque. A cor azul acinzentado tem pigmentação especial e as rodas aro 21 são exclusivas. Repetir a série foi a melhor das lições: o plano da BMW é se tornar a marca número um em luxo e não pode deixar nenhum nicho de fora.

JULIO CABRAL (jcabral@edglobo.com.br)

O mais cobiçado dos Série 8

Feito entre 1989 e 1999, o cupê de faróis escamoteáveis tinha até motor V12 5.6 preparado para o descartado M8. Com 380 cv e câmbio manual de seis marchas, o 850 CSi contava com quatro rodas direcionais e chegava a 100 km/h em 5,7 s.

DIVULGAÇÃO

Quadro digital

O quadro digital parece ter uma placa de vídeo só para ele: os gráficos mudam de acordo com a sua opção e pode replicar o conta-giros de maneira tridimensional no mais esportivo. Parece coisa de videogame.

Interior esportivo

A junção suave dos contornos dos portas deixa claro que o Série 8 não compartilhará interior com outros BMW. Os bancos tipo concha têm estrutura de fibra de carbono, toque que combina com as borboletas anodizadas.

Alavanca de cristal

Luxo pouco é bobagem nesse segmento. Então, o BMW investiu em alavanca revestida de cristal, fibra de carbono e bancos de couro de altíssimo padrão, cuja costura daria inveja em bolsas de grife.

FIAT

Pela vida. Escolha o trânsito seguro.

SAC 0800 [illegible] 1000 / 0800 282 1001

ARGO

VOCÊ NÃO DIRIGE

VOCÊ SENTE.

Central Multimídia 7"

Motores 1.8, 1.3 e 1.0

Câmbio automático de 6 velocidades

Retrovisor multitarefa

Computador de bordo 7"

Keyless Entry/N'Go

Câmera de ré

ARG-0106

ARGO.FIAT.COM.BR

MEMÓRIA

UTILITÁRIO E COMPACTO

COMO UM BRINQUEDO DE CRIANÇAS QUASE VIROU UM MINI JIPE COM PRODUÇÃO 100% NACIONAL

Esse é um Mini Jeep, um projeto 100% nacional criado por José Cardoso da Silva em 1953. O que nasceu como um brinquedo para os filhos chamou a atenção até mesmo do então presidente Getúlio Vargas e quase se tornou um veículo de produção. O protótipo, que nada mais era do que m Jeep Willys em escala reduzida, com 1,90 m de comprimento e carroceria de chapas dobradas, funcionava tão bem que foi emplacado como automóvel normal e animou seu criador a partir para planos maiores. O Tupi, com motor boxer de quatro cilindros e 800 cm³, teve dois protótipos com estilo próprio. Tinha tração 4x2 e suspensão dianteira independente. Mas a morte de Getúlio e a burocracia governamental dificultaram a realização do projeto. José desistiu de fabricar automóveis mas, em 1964, inaugurou a Incomatol, fabricante de máquinas para retífica de motores que até hoje funciona em Rio Bonito (RJ)

FEITO EM CASA

O motor estacionário Onan de dois cilindros boxer de 625 cm³ rendia 10 cv. Chassi, suspensão dianteira, caixa de direção e carcaça do câmbio de três marchas eram feitos pelo próprio José. A máxima era de 75 km/h.

RELÓGIO

30 anos de Senna

A TAG Heuer lançou três novas edições especiais em homenagem aos 30 anos de carreira de Ayrton Senna. O **Carrera Heuer-01** com caixa de 45 mm e movimento cronógrafo é o maior, custando US$ 6.200 (cerca de R$ 20 mil) O relógio de aço escovado preto e detalhes vermelhos possui mostrador tipo esqueleto e fundo de vidro de safira, com a mecânica à mostra. As outras duas peças são as versões cronógrafo, por US$ 1.650 (R$ 5.400), e "motoracing", por US$ 1.450 (R$ 4.740). Os dois têm 43 mm e cor preta. No mostrador, um padrão com três linhas vermelhas remete aos carros de corrida

Captur quatro estrelas

O Renault Captur fabricado no Brasil conquistou quatro estrelas na proteção a adultos no crash test do Latin NCAP e outras três estrelas na proteção de crianças. O modelo é vendido de série com quatro airbags e teve a estabilidade da estrutura considerado "muito boa". O órgão faz uma avaliação que pode chegar a um total de 34 pontos para adultos e 49 para crianças. No caso do Captur com quatro airbags, a proteção a adultos somou 30,27 pontos, enquanto a infantil chegou a 33,68 pontos

DIVULGAÇÃO / THINKSTOCK

KIA

25
ANOS

25 ANOS MOVIDOS A DESIGN_

Para nós, design é mais que beleza.
É poder comunicar por meio da forma.
Por isso, chamamos o designer
Peter Schreyer para criar os carros mais
bonitos que você já viu.

400 mil carros
vendidos no Brasil.

MOVIDOS A INOVAÇÃO_

Já nascemos inquietos.
Sempre buscamos a direção oposta.
Foi com a inovação no DNA que a KIA
se tornou a primeira montadora a
oferecer apenas carros completos.

73 mil itens de peças
de reposição em estoque.

R$ 25 bilhões[1] em
impostos recolhidos.

MOVIDOS A SUPERAÇÃO_

Nunca procuramos respostas fáceis.
Sempre transformamos dificuldades
em oportunidades. Foi assim
que a KIA chegou desconhecida
ao Brasil e logo se destacou.

A maior importadora de veículos
do Brasil[2], com o maior número
de empregos gerados.

Pela vida. Escolha o trânsito seguro

GANDINI

kia.com.br • 0800 77 11011

KIA
25 ANOS

COMO SEMPRE ACREDITAMOS NO BRASIL, ESTAMOS PRONTOS PARA OS PRÓXIMOS 25 ANOS _

COM NOVOS LANÇAMENTOS _

COM MAIS DE 100 CONCESSIONÁRIAS ESPALHADAS PELO PAÍS _

KIA

The Power to Surprise

CULTURA

OS CARROS DE MOORE

FALECIDO AOS 89 ANOS, O ATOR SE ENVOLVEU COM CARRÕES MUITO ANTES DE VIVER O ESPIÃO MAIS FAMOSO DO MUNDO NO CINEMA

JULIO CABRAL (jcabral@adg.obo.com.br)

LOTUS SUBMARINO

1977 - 007 O ESPIÃO QUE ME AMAVA

Após exibir o Esprit como quem não quer nada no set de 007, a Lotus foi convidada a inserir o seu esportivo em *O Espião que me Amava*. Como bom carro preparado pelo Q (Desmond Llewelyn), o Lotus se transformava em submarino. Fez tanto sucesso que o Esprit tinha fila de espera de três anos. O modelo submarino podia não ser funcional de verdade, obviamente. Contudo, foi vendido por R$ 2,34 milhões em 2013.

MP LAFER

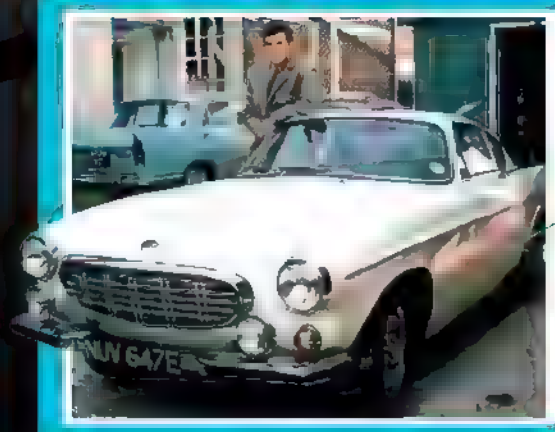
1979 - 007 CONTRA O FOGUETE DA MORTE

Passado no Brasil, o filme tem uma série de carros nacionais. Uma Chevrolet C15 ambulância serve de arena para a luta entre Bond e Jaws (Richard Kiel), que se enfrentam novamente no bondinho do Pão de Açúcar. Mas nenhum carro é tão charmoso quanto o MP Lafer dirigido por Manuela (Emily Bolton), uma réplica com motor a ar dos antigos MG.

AMC HORNET

1974 - 007 O HOMEM DA PISTOLA DE OURO

A patrocinadora do filme foi a American Motors, que até mesmo ajudou a fazer a famosa cena em que um Hornet gira 360 graus em um salto, uma peripécia calculada em computador e que era aplicada nos shows de promoção do fabricante, antiga dona da Jeep. Só que o famoso AMC Matador do vilão Scaramanga (Cristopher Lee) não virava um avião funcional: um modelo em escala foi usado nas filmagens.



E ANTES DE VIRAR BOND?

Roger Moore se envolveu com a série **O Santo** (1962) de tal maneira que nem pode atuar mais cedo como 007. Após serem negados pela Jaguar, que não emprestou o E-Type pedido pela produção, o Volvo P1800 virou a estrela. De tão associado ao personagem Simon Templar, a Volvo aproveitou o filme de 1997 para lançar o cupê C70. Em **The Persuaders** (1971), Roger Moore fazia o lorde Brett Sinclair que, para combinar com o papel, tinha um Aston Martin DBS. Recém-restaurado pela própria Aston, o cupê fazia uma dupla perfeita com a Ferrari Dino dirigida por Danny Wild (Tony Curtis).

DIVULGAÇÃO

PETRONAS SYNTIUM

AUXILIA NO COMBATE AO AQUECIMENTO EXCESSIVO DO MOTOR

PETRONAS Syntium com tecnologia °CoolTech™ foi desenvolvido para proteger o motor contra o aquecimento excessivo e obter máxima performance.

Poucas pessoas sabem, mas mesmo dirigir em condições normais pode gerar um aquecimento excessivo do motor. Esse aquecimento pode causar sérios danos aos componentes essenciais do motor. PETRONAS Syntium com tecnologia °CoolTech™ foi desenvolvido para auxiliar na redução desse aquecimento excessivo, agindo diretamente na fonte do problema. Feito para resistir a altas temperaturas, ele protege o motor do seu carro para que tenha máximo desempenho e você uma viagem mais tranquila.

Para saber mais, acesse o site da PETRONAS www.pli-petronas.com/br/petronas-syntium

THE WINNING FORMULA FOR THE WORLD CHAMPIONS 2014 2015 2016

Fluid Technology Solutions Developed For AMG PETRONAS MOTORSPORT

PETRONAS. PRESENTE NO MUNDO. NO BRASIL. NA SUA VIDA.

GAMES

SÓ FALTA O DOM

NOVO TÍTULO DA FRANQUIA **NEED FOR SPEED** ESCANCARA INSPIRAÇÃO NOS FILMES VELOZES E FURIOSOS

Finalmente teremos um game digno da franquia *Velozes e Furiosos*. Mas ainda não é desta vez que será oficial, e sim a segunda melhor opção, um novo capítulo da série NFS. É que, pelo que podemos ver no primeiro trailer de gameplay divulgado para Need For Speed Payback, por todas as partes há inspiração na saga de filmes estrelada por Vin Diesel. A começar pela trama, envolvendo ladrões de carros. No vídeo, podemos acompanhar um grupo de pilotos especializados que precisa capturar um Koenigsegg Regera de dentro de um caminhão-baú em movimento, enquanto ainda tem que se preocupar em desviar de carros de segurança, viaturas policiais, helicópteros, tiros e explosões de fazer inveja em Dominic Toretto. A ação se reveza entre três protagonistas jogáveis, cada um com um estilo de pilotagem. Ao contrário do jogo de 2015, haverá opção de campanha offline para um jogador, mas a produtora afirma que o modo online terá missões exclusivas. O game chega em 10 de novembro em três versões (Standard, Deluxe e Platinum) para PC, Xbox One e Playstation. Confira o vídeo em https://glo.bo/2sBUoCU.

NA GARAGEM

Dezenove carros já foram confirmados, entre eles Toyota GT86, Lamborghini Aventador LP 700-4 e Dodge Charger R/T (1969). Quem comprar a versão Platinum antes do lançamento ainda garante os modelos Chevrolet Camaro SS (1967), Dodge Charger R/T (1969), Ford F-150 Raptor, Nissan 350Z (2008), VW Golf GTI Clubsport e Platinum Blue Tire Smoke.

MOTO

Linha 2018

A linha 2018 da Honda NC 750X chegou custando menos. Por R$ 32 500, a moto ganhou as opções de cores vermelha e verde perolizadas. A motorização continua com dois cilindros e 745 cc de cilindrada, 54,5 cv de potência a 6 250 rpm e 6,94 kgfm de torque a 4 750 rpm. O destaque é o compartimento de bagagens de 22 litros, onde é possível guardar um capacete fechado. Lançada no Brasil em 2012, a motocicleta está disponível em versão única equipada com freios ABS

TECNOLOGIA

CARRO DA APPLE?

O CEO da Apple, Tim Cook, confirmou que a empresa está desenvolvendo sistemas autônomos. A declaração foi feita à Bloomberg: "Nós vemos [*o projeto*] como a mãe de todas as inteligências artificias. É uma tecnologia central que nós vemos como muito importante", afirmou o executivo, deixando claro que o foco está no sistema que permitirá aos veículos interpretar situações e tomar decisões, mas não na produção de um carro próprio da marca.

DERRAPADAS

Na página 85 da edição de junho (625), na reportagem Quero ser Grande, a letra "C" se refere, na verdade, ao ângulo de saída, enquanto a letra "A" é referente ao ângulo de ataque

Na página 48 do Guia Qual Comprar, na edição de junho, a foto do Audi A1 usada é erroneamente da geração anterior.

DIVULGAÇÃO

LANÇAMENTO

ESPAÇO PARA CRESCER

HYUNDAI COMEÇA EXPANSÃO DE SUA LINHA DE UTILITÁRIOS ESPORTIVOS COM NOVO COMPACTO KONA

A Hyundai entrou de vez no segmento de SUVs. O Kona, seu mais novo crossover compacto, foi lançado na Coreia de Sul e será vendido na Europa e nos Estados Unidos a partir do segundo semestre. Feito sobre uma plataforma completamente nova, que será compartilhada com o inédito Kia Stonic, o modelo estreia uma linguagem visual mais arrojada da marca. Para acentuar a ideia de um carro tecnógico e sofisticado, a Hyundai adotou uma grade grande e proeminente, enquanto os faróis se tornaram praticamente dois filetes de led. Logo abaixo estão as luzes de neblina emolduradas por uma peça de plástico que se integra às caixas de rodas. Apesar das fotos indicarem um modelo robusto, ele é ainda menor que o nosso Creta, com 4,10 metros de comprimento, 1,80 m de largura e 1,55 m de altura. De série, há uma telinha de TFT de cinco polegadas, que pode ser substituída por uma central de oito polegadas sensível ao toque. Nas versões mais completas, o carro tem head-up display e um sistema de som Krell. Na Europa, será vendido com duas opções de motores turbinados a gasolina um 1.0 de 120 cv associado a um câmbio manual de seis marchas e um 1.6 de 177 cv com caixa de dupla embreagem, sete velocidades e tração integral. A marca ainda prepara dois novos SUVs: um ainda menor para 2020 e outro maior que o New Tucson.

LANÇAMENTO

PEQUENAS MUDANÇAS

A terceira geração do Fit ganhou sua primeira atualização nos EUA. Por fora, não mudou muito: a grade agora tem acabamento em black piano e dois filetes cromados, que remontem ao Civic, enquanto os para-choques e faróis de neblina foram resenhados. A Honda não anunciou nenhuma mudança no conjunto mecânico, que por lá usa um motor 1.5 de 132 cv que pode vir associado a um câmbio manual de seis marchas ou ao automático tipo CVT. O facelift do Fit brasileiro também está no cronograma da Honda e deverá ocorrer até o fim deste ano

DIVERSÃO

24 horas de emoção

Está disponível no serviço de streaming Prime Video a série Le Mans: Racing is Everything (Corrida É Tudo, em tradução livre). Os seis episódios revelam os bastidores da prova de 2016, com belas imagens em HD. A produção condensou as 24 horas da maior corrida do mundo em três horas tensas. Infelizmente, por enquanto, as legendas são apenas em inglês. Mais no site www.primevideo.com.

CURIOSIDADES

VALE ATÉ ZOEIRA PARA VENDER MAIS CARROS

AS DEZ PROVOCAÇÕES MAIS LEGAIS DO MUNDO AUTOMOTIVO

Montadoras são, por natureza, rivais. Seja pela busca em ter o melhor design, preço ou por ter o conjunto mecânico mais eficiente, elas competem em segmentos acirrados e, nessa hora, vale (quase) tudo. Você provavelmente pode se lembrar de pelo menos uma destas dez provocações - as propagandas devem ter "grudado" na sua cabeça. Lembra dos "pôneis malditos" ou do "golaço" do Fiat Palio? Juntamos as melhores provocações do mundo automotivo. Vamos a eles.

MICHELLE FERREIRA (mfaugusto@edglobo.com.br)

1 Pôneis Malditos

Você provavelmente deve lembrar dessa campanha da Nissan de 2011 – a ação virou hit na internet e possui mais de 16 milhões de visualizações no YouTube. A montadora provocou os concorrentes com o slogan "Você quer uma picape que tenha cavalos ou pôneis de potência?" No fim de cada comercial surgia a maldição: "É o seguinte, se você não passar esse vídeo agora para dez pessoas, você vai sofrer a maldição do pônei, vai ficar o resto da vida com essa música na cabeça" Deu certo!

2 Railuque & Maloque

Outra cutucada da Nissan: o comercial apresenta a dupla sertaneja Railuque & Maloque, em uma referência clara à Toyota Hilux e a Volkswagen Amarok. Os "agroboys" do comercial de 2010 cantam trechos como: "A gente foi criado em playground"... "A gente nunca andou na grama, não sujou pneu de lama"... E: "Fui feita para agroboy, cowboy de posto com creme no rosto". No final da propaganda, a Nissan Frontier aparece e joga lama na dupla, que canta na caçamba das picapes rivais

3 "O luxo todo..."

Esse comercial não é apenas uma cutucada, é uma das maiores provocações entre montadoras que já vimos. Em vez de fazer um vídeo tradicional do novo Tiida, a Nissan decidiu produzir um clipe de rap e vestir atores com jalecos da rival Ford. O nome do vídeo? "Ouro de tolo (no caso, vocês)". Os rappers deixam claro que o luxo da Ford é pago pelos consumidores. Quer saber o trecho mais provocativo? "O luxo todo que eu tenho é do dinheiro de vocês – pagando preço 1.8 por um carro 1.6"

4 Lada x Fusca

Essa é das antigas. No filme de 1993, um Lada Laika fica ao lado de um Volkswagen Fusca, que está coberto por uma capa, como se isso fosse capaz de disfarçar as suas linhas tão características. O ator compara os dois carros em pronta entrega, espaço, itens de série e câmbio. No final, diz que o Lada era importado e o Fusca, "quem se importa?" A ideia era vender o slogan da Lada "mais carro por muito mesmo" e lembram que o VW custava US$ 7 200 e o Laika, US$ 6 800.

5 Carro engraçadinho

A Hyundai provocou o Renault Twingo em 1995 e apelidou o hatch de "carro engraçadinho" para mostrar que o sedã compacto Accent era uma opção bem mais racional por preço semelhante. O comercial narra o "drama" de um proprietário do pequeno hatch francês, um projeto inovador e bem-humorado nas escolha de cores berrantes – os botões da cabine vinham em tom cítrico. No dia a dia, o proprietário sofre na mão de todos no seu caminho por ter escolhido um carrinho divertido até o segundo momento

THINKSTOCK

Quer assistir todos os comerciais? Use seu leitor de QR code e acesse nosso site

6 Fiat Palio x VW Gol

Para a Fiat, 2014 ficou marcado como o ano em que o Palio ultrapassou o Gol como o carro mais vendido do Brasil, após 27 anos de hegemonia do hatch da Volkswagen. A montadora italiana divulgou o resultado do balanço em um anúncio, veiculado em seu canal do YouTube e aproveitou para tirar uma com a cara da rival. Depois de discorrer sobre o desempenho do modelo, o narrador solta: "Para nós, foi um golaço". Hoje, o modelo da Fiat só é vendido nas versões mais baratas e perdeu espaço para o novato Argo. Mas o Gol também baixou a bola.

7 Nissan Livina

A propaganda-cutucada do Nissan Livina de 2011 não é nada sutil e deve ter incomodado bastante os rivais O comercial mostra engenheiros da Chevrolet, da Honda e da Fiat sendo cobrados por seus chefes sobre o desempenho da minivan japonesa, então feita no Paraná Seus adversários? Chevrolet Meriva, Honda Fit e Fiat Idea O mais engraçado é ver a pronúncia dos atores que cumprem a função dos executivos O gestor da GM tem um português com expressões americanas, o da Honda tem sotaque japonês e o da Fiat, italiano, caspita!

8 Cara de tiozão?

Todo mundo sabe: pela aparência conservadora, o Toyota Corolla tem fama de carro de tiozão. Independentemente se o sedã faz jus ao apelido Vovorolla ou não, a Nissan aproveitou para provocar a montadora japonesa. Com a frase "um carro prateado, descolado e todo bonitão", a Nissan fez refrão com a brincadeira – "não tem cara de tiozão, mas acelerou meu coração", cantado por uma banda chamada The Uncles (Os Tios) No comercial, o Sentra desfila pelas ruas e impressiona os pedestres. Segundo a Nissan, "não existe idade para cair na tentação"

9 Gol Turbo x Geladeira

Quando o motor turbinado nem era uma tendência, a Volkswagen já usava o Gol 1.0 turbo para provocar o rival Ford Fiesta 1.0 Supercharger. A fabricante alemã afirma que o seu carro usa a mesma tecnologia dos aviões e a concorrente utiliza compressor, o mesmo de... alguns eletrodomésticos No lugar do hatch da Ford, a Volkswagen usa uma geladeira, que desce uma ladeira toda desengonçada. A frase (maldosa) de impacto? "Nada como uma boa comparação para explicar as diferenças." Nunca mais tivemos mais nenhum carro com compressor no Brasil

10 Mercedes x Jaguar

Nos comerciais de montadoras, é comum ver animais fortes e robustos. A Mercedes-Benz, porém, decidiu ir contra a tendência e colocou galinhas em sua propaganda O objetivo era mostrar quão estável são os seus carros por mais que sejam balançados A ideia é divertida, mas virou piada para a Jaguar, que criou uma releitura do filme. Com uma música parecida e praticamente o mesmo cenário, uma onça invade o local criado pela rival. "Magic Body Control? We prefer cat-like reflexes (Nós preferimos reflexos de gato)." Pobre galinha.

DESIGN

COMO O DESIGN DEFINE A EMOÇÃO

A LOCALIZAÇÃO DO MOTOR DETERMINA DESDE A CARACTERÍSTICA GERAL DA CARROCERIA DE UM AUTOMÓVEL ATÉ A SENSAÇÃO DO MOTORISTA AO VOLANTE

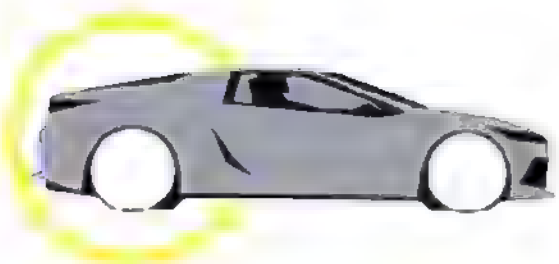
LUIZ ALBERTO VEIGA
Chefe designer, dedicou 40 de seus 63 anos à área de design da VW, onde começou como ilustrador técnico. Passou a fazer parte do Hall da Fama **Autoesporte** no Carro do Ano 2017, e agora escreve para os leitores do site e da revista.

FASTBACK
CATEGORIAS **A, B, C E D**

É mais esportivo, devido à grande inclinação da coluna C que engloba o porta-malas. O problema principal é harmonizar a cabeça dos passageiros do banco de trás, altura da base do vidro traseiro e o canto do porta-malas, numa curva de continuidade com a linha do teto. O package ideal para um Fastback é: baixo, largo e comprido. Os BMWs e Mercedes, com motor dianteiro e tração traseira, oferecem proporção que possibilita ter cabine mais recuada em relação ao eixo dianteiro, proporção não possível para carros com motor e tração dianteira. Compare a distância do gap da porta dianteira com a caixa de roda da frente Se ela for pequena, é tração dianteira, se for maior (20 cm ou mais), é traseira. Essa divisão entre porta e para-lamas dianteiro (gap) também determina a base do coluna A. Esse é um dos elementos que podem mudar, e muito, a proporção geral do veículo. Proporção áurea? Subconsciente imaginário do mundo e história dos automóveis, já que nos primórdios essa dimensão era imensa.

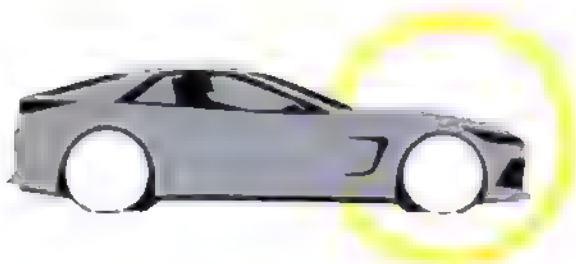
NOTCHBACK
CATEGORIAS
A, B, C E D

O grande porta-malas é a principal característica funcional dos notchbacks. São carros elegantes, e o ideal é construí-los sobre plataformas acima da categoria A, pois quanto maior a base mais elegantes e bem proporcionados eles serão. O Brasil assimila bem notchbacks na categoria A0 (Voyage) mas na Europa eles iniciam na categoria A (Jetta). Normalmente são derivados do hatch, de maior volume de produção, o que ajuda na racionalização e quantidade de peças no desenvolvimento. O que diferencia o notchback do fastback é basicamente a inclinação da coluna C. O notchback tem a coluna C mais verticalizada e há definição precisa sobre a coluna C e porta-malas. Hoje a maioria dos sedãs está abandonando esse estilo de carroceria, migrando para o fastback.



REAR MID ENGINE
CATEGORIA **SUPER SPORT**

O motor central traseiro é a posição ideal para um veículo esportivo, devido à distribuição do peso do propulsor em relação à plataforma O power train invade a parte traseira da cabine e o motorista tem que avançar em direção à frente do carro. Normalmente o para-brisa acaba caindo quase na linha do centro da roda dianteira, resultando um capô bem baixo e curto, que esconde um pequeno porta-malas. Como só se acomodam dois passageiros, é possível posicioná-los bem baixo.



FRONT MID ENGINE
CATEGORIA **SUPER SPORT**

Esse é um package típico inglês e norte-americano (Jaguar, Aston Martin, Corvette, Camaro). O motor dianteiro combinado com tração traseira resulta um capô longo, que normalmente é o "spot", ou ponto de atração do carro. O ocupante é posicionado à frente do eixo traseiro, em posição bem baixa. Normalmente, os ângulos de visibilidade dianteira são afetados para pior, mas a emoção de ver um grande capô à sua frente supera a falta de visão de alguns metros de estrada

LUIZ ALBERTO VEIGA

DPZ&T

*Automóvel reserva para sinistro e manutenção acima de um dia. Em caso de sinistro, até duas utilizações. Para conhecer os modelos e regiões de abrangência, consulte portosegurocarrofacil.com.br

A mensalidade que coloca um carro 0 km na sua garagem todo ano.

Um carro novo, 0 km, é sempre uma nova história. Com o **Porto Seguro Carro Fácil,** você paga uma mensalidade e pode ter um carro 0 km com tudo incluso. Confira as vantagens:

UM CARRO 0 KM, TODO ANO.
Tenha sempre um carro novo, com IPVA, documentação, seguro e manutenção preventiva, tudo pago.

CONVENIÊNCIA
Leva e traz para revisões do veículo e serviços residenciais inclusos

PRATICIDADE
Assistência 24h e carro reserva por tempo ilimitado.*

Experimente essa nova maneira de usar o carro.

Para mais informações, consulte seu Corretor ou acesse **portosegurocarrofacil.com.br**

PORTO SEGURO carro fácil

Seu carro por assinatura.

Uma nova relação com o automóvel

SEU VÍNCULO COM O CARRO MUDOU E AINDA VAI MUDAR MUITO **AUTOESPORTE** COMEÇA A CONTAR ESSA HISTÓRIA AQUI

WILSON TOUME (autoesporte@edglobo.com.br)

O transporte de pessoas está passando por sua maior revolução desde que os veículos começaram a se beneficiar dos motores de combustão interna. **Autoesporte** inicia, nesta edição, no site e nas redes sociais, uma série que, durante três meses, vai mostrar 50 inovações que vêm tornando a relação entre as pessoas e os carros, e deles com as ruas e estradas, mais confortável, conveniente, segura e econômica. Acompanhe na revista e textos exclusivos no site: autoesporte.com.br.

Principal benefício:

Comodidade · Economia · Conforto · Segurança

1

CHAVE PRESENCIAL/LUZ DE CORTESIA

Hoje o motorista que se aproxima de seu automóvel é recebido com um tapete de luz junto à porta. O recurso está presente em vários modelos. A chave do carro nem precisa mais sair do bolso, ou da bolsa, do condutor. Assim como não é mais necessário levá-la até o painel para acionar o motor: basta afivelar o cinto e pressionar o botão da partida para ligar a máquina. Sinais eletrônicos substituem a velha chave de metal para liberar a ignição. Tudo muito simples e cômodo. O cuidado é só não esquecer de deixar a chave no carro ao entregá-lo para o manobrista.

Já disponível em veículos como Chevrolet Cruze (hatch e sedã), Fiat Argo e Ford Focus.

2

CONTROLADOR DE VELOCIDADE

A combinação de conforto e segurança é resultado de um recurso que vem se tornando progressivamente acessível e mais eficiente. Útil especialmente em estradas, o controle automático de velocidade permite ajustar o ritmo desejado pelo motorista. A velocidade de cruzeiro é mantida mesmo quando o carro trafega por um aclive ou um declive, sem que o motorista precise pressionar o acelerador ou pisar no freio. Seguro, cômodo e um eficiente apoio para evitar multas por distração. Os sistemas mais completos monitoram a distância do veículo que vai à frente a fim de manter um espaço seguro, no chamado controle de velocidade de cruzeiro adaptativo.

Ford Fiesta e Toyota Etios oferecem o sistema mais simples. Já o VW Passat conta com a versão sofisticada.

3

AR-CONDICIONADO COM COMANDO DE DUAS ZONAS

Viajar de carro com a família é sempre um prazer, mas, às vezes, podem ocorrer alguns desentendimentos. Quem está acomodado no banco de trás reclama que está muito quente, enquanto o passageiro da frente queixa-se do frio, ou vice-versa. Para resolver esse conflito, alguns automóveis contam com um sistema "inteligente" de ar-condicionado. Por meio de sensores, ele permite não só ajustar temperaturas diferentes para dois, três ou até quatro áreas da cabine como ainda mantém o clima desejado, independentemente da variação externa. Faça calor ou frio lá fora, o interior do carro estará sempre agradável. Para todos.

Nissan Sentra (com duas zonas), Range Rover (três) e Lexus LS 460 (quatro) são exemplos de modelos que oferecem o recurso.

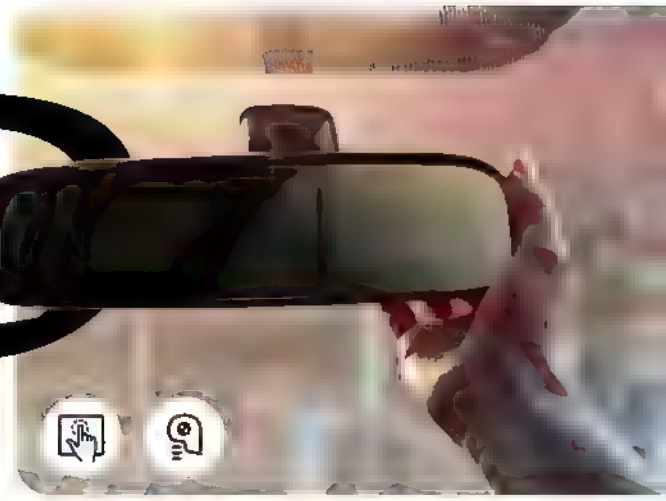
4

ASSISTENTE DE PARTIDA EM RAMPAS

Até os motoristas mais experientes estão sujeitos a deixar o carro morrer ao arrancar em uma saída de semáforo em ladeira. Mas, graças a um sistema que já pode ser encontrado até em modelos menos sofisticados, essa preocupação está chegando ao fim. Sensores de inclinação identificam se o carro está em um aclive e, assim que o motorista aciona a embreagem e engata a marcha, o "seguram" por alguns segundos no momento da arrancada, impedindo que o veículo volte, proporcionando mais segurança e comodidade.

Pode ser encontrado em modelos compactos como o Ford Ka, ou maiores, como o Peugeot 2008 e o VW Golf Variant.

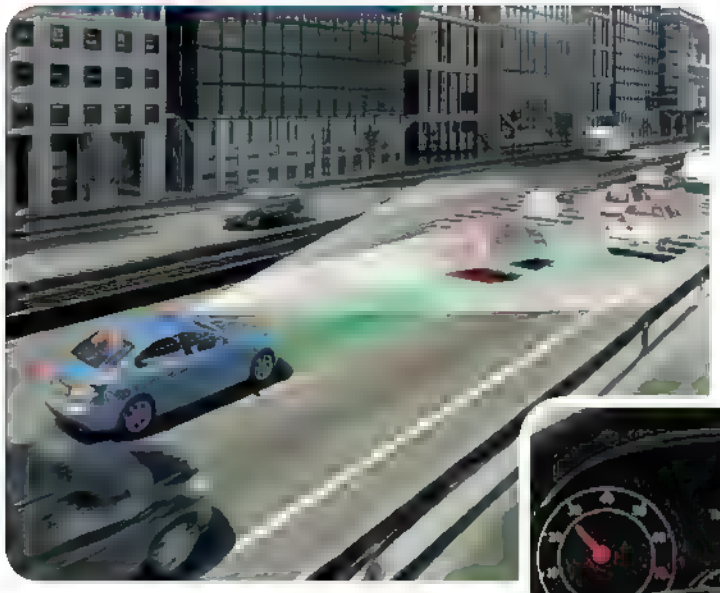
5



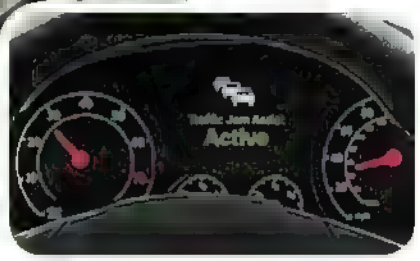
VIDROS COM ESCURECIMENTO ADAPTATIVO

Dirigir sob condições de sol forte não é muito agradável, ainda que o carro conte com um sistema de ar-condicionado eficiente. O interior pode ficar muito quente e as superfícies (volante, painel e bancos) se tornam incômodas. Um equipamento que ajuda a minimizar esse problema são os vidros com escurecimento adaptativo. O recurso permite escurecer a área envidraçada pelo simples apertar de um botão. Além do maior conforto, o artifício ajuda também no trânsito, ao cruzar com outro veículo com faróis desregulados, por exemplo. O sistema, porém, ainda está restrito a poucos (e caros) modelos.

O utilitário esportivo de alto luxo Bentley Bentayga (ainda não disponível no Brasil) é um dos modelos que oferecem o sofisticado conforto.



6



ASSISTENTE DE CONGESTIONAMENTOS

Quem vive em grandes cidades sabe do estresse que é ficar preso em congestionamentos. Além do nervosismo que a situação provoca, ainda há o desgaste causado pelo acionamento constante do acelerador e do freio e das trocas de marcha (em carros manuais), além da preocupação com os demais motoristas. O assistente de congestionamentos mantém não só a distância do carro à frente, acelerando e freando, como também dentro da faixa de rolamento. Isso é obtido por meio da atuação conjunta do controlador de velocidade adaptativo, do assistente de manutenção de faixa e do monitor de ponto cego.

Audi A5, Mercedes Classe E e BMW Série 5 têm o equipamento.

8

"NARIZ ELETRÔNICO"

A situação é comum em congestionamentos: de repente, um veículo com motor desregulado surge à frente, soltando fumaça. Como seu carro está com o ar-condicionado ligado, toda aquela poluição pode entrar na cabine. Para evitar o problema, há sistemas de ar-condicionado dotados de sensores que analisam a qualidade

7

ASSISTENTE DE CONDUÇÃO EM ÁREAS EM OBRAS

O recurso analisa o trânsito à frente em casos em que a via se torna estreita, a fim de evitar colisões com obstáculos laterais. O que fazer, quando, sem aviso, o motorista se depara com obras na pista, em uma via expressa? É preciso desviar, frear e indicar para os outros condutores. O assistente de condução em áreas em obras faz tudo isso automaticamente. Por meio de sensores, radar e câmeras, o recurso monitora a distância dos carros ao lado, indica o caminho mais seguro e reduz a velocidade (até freando, se for o caso) para evitar acidentes, além de acionar a sinalização (setas e pisca-alerta, se preciso).

Em fase final de ajustes para começar a equipar modelos de rua.

do ar externo. Assim que a presença de gases nocivos é detectada, o equipamento aciona a recirculação, mantendo o interior do carro livre da poluição. Em alguns modelos, o sistema mantém a entrada de ar fechada por alguns minutos. Em outros, mais sofisticados, a recirculação segue acionada até que a qualidade do ar externo melhore, ou que o tempo limite seja atingido.

Chevrolet Cruze e modelos das classes E e S da Mercedes-Benz, por exemplo, contam com esse recurso.

9 AMORTECIMENTO PREDITIVO

A suspensão ativa (que se adapta às condições do piso) já não é novidade. Mas imagine um sistema de amortecedores que fosse capaz de "enxergar" o caminho à frente e se adaptar com antecedência às imperfeições do terreno, ficando mais suave antes de algum desnível ou mais firme para proporcionar melhor estabilidade. Acha que é item de ficção científica? Pois esse recurso já existe como opcional em modelos de alto luxo e funciona combinando suspensão pneumática ajustável com câmeras que "leem" as condições da via. É a chamada "suspensão com olhos".

Ainda exclusivo do Mercedes-Benz Classe S (no exterior), não tem data para chegar ao Brasil.

10 ESTACIONAMENTO

Sensores e câmeras hoje oferecem o apoio que os melhores instrutores de baliza não chegaram a alcançar, por melhores que fossem suas dicas. Imagens, sinais sonoros e gráficos vêm caindo de custo e aumentando a eficiência; câmeras oferecem o efeito equivalente a um drone sobrevoando o veículo, com visão panorâmica. E recursos de assistência para estacionamento já dispensam até o próprio motorista, recorrendo a sensores e atuadores autônomos para estacionar o carro tanto em vagas perpendiculares como as longitudinais. O espaço é muito apertado? Desça do carro e controle sua entrada na vaga remotamente, usando a chave como um joystick.

Esse sistema está disponível em modelos como o luxuoso BMW Série 7 (à venda no Brasil), mas Ford Focus e Land Rover Discovery, também estacionam o carro em vagas paralelas ou perpendiculares.

→ A série continua no site de Autoesporte. Leia textos exclusivos sobre "A nova era da mobilidade" em *http://bit.ly/NovaEraMobilidade*

UM "OUTRO" CARRO PARA CHAMAR DE SEU

Com foco nas novas demandas, serviços oferecem veículos sem encargos e por preço mais baixo.

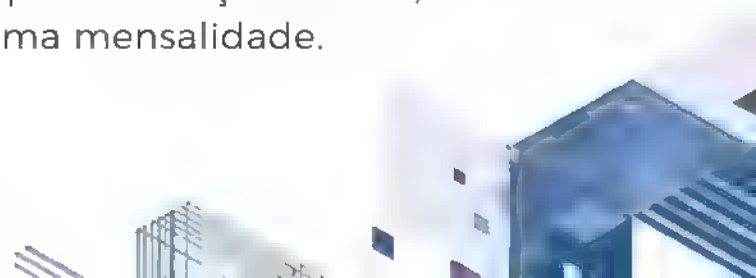
Brasileiro é apaixonado por carro, isso é um fato, mas a vontade de comprar um automóvel já não é mais a mesma. Não que ele tenha aberto mão do conforto e da facilidade, nada disso. O que muitos perceberam é que é cada vez mais possível contar com a praticidade do veículo sem arcar com altos custos para mantê-lo.

Uma tendência não só no Brasil, mas também no resto do mundo, a redução da compra de automóveis não é apenas reflexo da crise econômica. De acordo com a pesquisa Global Automotive Study, realizada em 2016 pela empresa de auditoria Deloitte em 17 países, 55% dos entrevistados estão reavaliando a necessidade de possuir um veículo, preferindo a comodidade de usar em vez de ter. E, entre os motivos dessa mudança comportamental, o principal é a ascensão de meios alternativos de locomoção.

Com isso em mente, algumas empresas estão se adiantando e repensando os serviços oferecidos ao público. Um exemplo é o serviço de assinatura do **Porto Seguro Carro Fácil**. Buscando um novo conceito em mobilidade, a seguradora criou um meio de oferecer um veículo sem seus encargos, como IPVA, documentação, seguro e manutenção preventiva, por um valor fixo mensal.

O funcionamento é simples*: por meio de um Corretor ou pelo site, o cliente escolhe um dos modelos disponíveis, que incluem marcas como Audi, GM, Ford, Hyundai, entre outras, em modelos compacto, sedã, esportivo e luxo. Depois, define um pacote de assinatura com base na quilometragem anual, que pode chegar a 55 mil quilômetros/ano. Feito isso, basta assinar o contrato e pegar um carro zero, sem taxas e com todos os benefícios inclusos.

A ideia visa atrair a nova demanda e usa como grande atrativo toda a conveniência e praticidade que o serviço oferece, incluída no valor de uma mensalidade.



CHEIRINHO DE CARRO NOVO

É cada vez mais possível contar com a **praticidade** do veículo sem arcar com altos custos para mantê-lo.

Além de contar com todas essas conveniências, o **Porto Seguro Carro Fácil** permite a troca do veículo utilizado por um novo a cada renovação de contrato — conjugando a nova tendência com o clássico hábito de manter sempre "o carro do ano" na garagem.

É importante lembrar que, no caso do **Porto Seguro Carro Fácil**, todos os cuidados com a conservação do automóvel são avaliados e podem ser revertidos em vantagens na renovação da assinatura anual. O que está longe de ser uma tarefa difícil; afinal, o serviço oferece a manutenção preventiva de freios, direção, suspensão e óleo, entre outros, com a facilidade de ter um funcionário buscando e levando o carro na casa do cliente.

E, como ocorre nos contratos de seguradora, na eventualidade de uma colisão o cliente tem prevista a utilização de carro reserva por tempo ilimitado** — como guincho, atendimento emergencial ao veículo e serviços residenciais.

*Para conhecer os modelos e as regiões de abrangência, acesse www.portosegurocarrofacil.com.br
**Automóvel reserva para sinistro e manutenção acima de 1 dia. Em caso de sinistro até duas utilizações.

produzido por G.LAB

FIAT
X6S

HORA DE APARECER

O FIAT ARGO JÁ FOI APRESENTADO, MAS SUA VERSÃO SEDÃ COMEÇA A RODAR EM TESTE COM CARROCERIA DEFINITIVA. O LANÇAMENTO DO TRÊS VOLUMES COMPACTO FEITO NA ARGENTINA AINDA DEMORA

JULIO CABRAL (jcabral@edglobo.com.br)

Bastou o lançamento oficial do Fiat Argo para o sedã X6S aparecer com maior frequência. O sedã que substituirá o descontinuado Linea e as versões mais caras do Grand Siena foi flagrado pelo atento leitor Matheus Frizzo em um posto de combustível em Uruguaiana, no Rio Grande do Sul, pertinho da fronteira com a Argentina.

O flagra em um lugar tão distante tem uma explicação: a Fiat vai produzir o sedã do Argo na sua fábrica de Córdoba, bem no coração da Argentina, onde deve ser apresentado ainda em 2017.

Embora esteja muito bem disfarçado, o carro flagrado não consegue esconder que está com a carroceria definitiva. Até então, os flagras do X6S exibiam por baixo do disfarce peças de outros carros da Fiat, ou seja, estavam no estágio de mula. Apenas os faróis e as lanternas não são definitivos.

Segundo apuramos, o sedã terá desenho diferente do hatch. Os faróis serão os mesmos, mas as lanternas são mais espichadas e as colunas traseiras diferentes. Segundo fonte ligada ao fabricante, nem todos os detalhes de estilo estão fechados, mas é certo que o X6S terá identidade própria.

FLAGRA: MATHEUS FRIZZO

Como é de se esperar, o caimento do teto é mais suave e contínuo e a base do vidro avança bem sobre o curto porta-malas. O desenho das portas traseiras pode mudar em relação ao hatch, mas as janelas espias usadas no Grand Siena e Linea não devem ser aplicadas, algo que criará um visual mais robusto. Como a queda do teto começa apenas na porção final das portas, podemos esperar que isso não atrapalhe tanto o espaço para cabeças atrás.

Nesse ponto, o uso de uma plataforma derivada do antigo Punto permitirá ao X6S ter vão para as pernas melhor até do que o do Linea. O terceiro volume será grande o suficiente para garantir um porta-malas superior aos 500 litros. Ter um compartimento de bagagens amplo é algo indispensável nessa faixa.

O entre-eixos promete ser semelhante ao do Argo, dotado de 2,52 metros de distância longitudinal entre as rodas. A arquitetura de nova geração é mais espaçosa e não exigirá uma ampliação como foi no caso do Palio e seu derivado Grand Siena, onde o hatch tem apenas 2,42 m e o sedã nove centímetros a mais.

É no comprimento que o X6S será bem maior. O hatch tem 3,99 metros nas versões mais baratas e o três volumes ultrapassará os 4,29 m do Grand Siena. Falando nele, o veterano deve permanecer em linha como a opção de sedã mais em conta da Fiat. As versões mais caras com o 1.6 E.torQ de 117 cv devem se despedir, o motor intermediário não é usado mais nem na Strada. O 1.4 tem chances de permanecer junto com o 1.0 de quatro cilindros.

Já o X6S pode ter apenas motores 1.3 Firefly e 1.8 E.torQ, o que o deixará em uma fatia de mercado acima dos R$ 55 mil. Se no hatch o 1.0 Firefly de 77 cv basta com a ajuda do torque de 10,9 kgfm, o três volumes promete ser mais pesado do que o Argo básico de 1.103 kg. Isso pode deixar o um litro de fora da oferta. O propulsor de entrada terá opção de câmbio automatizado GSR (o antigo Dualogic Plus) e o mais forte contará com o automático Aisin de seis velocidades, tal como é no Argo.

Quanto ao batismo, ainda não temos a denominação final do sedã, sabemos apenas que a Fiat não vai reutilizar denominações.

FLAGROU UM SEGREDO?

Envie para nós por meio das redes sociais ou no WhatsApp *(11) 94507-0294*

ESTILO

Faróis serão os mesmos, mas para-choques e detalhes vão ter personalidade própria. A terceira janela usada no Linea e Grand Siena não deve aparecer no X6S. Por enquanto, o protótipo roda com lanternas provisórias.

ESPAÇO

Graças ao uso de uma base maior, o entre-eixos terá os mesmos 2,52 metros de distância encontrados no hatch, mas o comprimento será muito maior. Se o porta-malas do Argo fica em 300 litros, o sedã promete passar dos 500 l de volume.

PEUGEOT
5008

OLHA SÓ QUEM VEIO PASSEAR POR AQUI

CROSSOVER TOPO DE LINHA DA PEUGEOT CHEGOU APENAS PARA TESTES. O MODELO RODA DISFARÇADO NO BRASIL, PORÉM, SUA COMERCIALIZAÇÃO ESTÁ DESCARTADA

JULIO CABRAL (jcabral@edglobo.com.br)

O Peugeot 3008 você já conhece, a nova geração foi testada nesta mesma edição. Qual não foi a nossa surpresa quando um leitor, que prefere não se identificar, mandou fotos do 5008 rodando nos arredores da fábrica de Porto Real, Rio de Janeiro, onde a PSA Peugeot Citroën faz seus modelos nacionais.

Se o 3008 agradou em tecnologia e requinte, o seu irmão maior prometia ainda mais. Digo prometia porque o carro flagrado veio apenas para testes de engenharia, segundo fonte ligada ao fabricante.

Uma pena, pois a nova geração do 5008 adotou estilo de crossover no lugar do antigo projeto, uma minivan assumida. A Peugeot chegou a trazer monovolumes para o Brasil, o último foi o tímido 807 com motor 2.0 16V, mas um utilitário teria a chance de surfar na onda dos SUV de luxo, onde está o grosso das vendas dos segmentos premium.

A despeito de ter se tornado um utilitário, o 5008 continua a ser capaz de levar sete passageiros. A plataforma EMP2 é a mesma do 3008 e do Citroén C4 Picasso e Grand C4 Picasso vendidos aqui. Você pode remover facilmente qualquer um dos dois assentos da terceira fileira, eles pesam apenas 11 kg. Sem eles, o porta-malas carrega até 1.060 litros de volume, o que transforma o 5008 quase em uma van.

Deixar de ser monovolume para assumir a imagem de crossover está longe de ser novidade entre os carros franceses. A rival Renault fez a mesma coisa com o Espace, modelo que originalmente era feito pela Matra e que introduziu as minivans na Europa em 1984.

FLAGRAS: ARTHUR MARCHINI E SAAD BARBAR NETTO

STRADA TERÁ NOVA GERAÇÃO

A Fiat planeja uma nova geração da Strada, picape lançada originalmente em 1997. Não será um facelift, garante, por mais que a plataforma não seja a nova do Argo. Segundo fonte ligada à fábrica, "o projeto não exige o mesmo handling do hatch ou muito espaço atrás dos bancos dianteiros. Quem quer isso pode buscar a Toro".

O mais importante no caso da nova Strada é a robustez. A picape usará uma mistura da base 326/327 usada pelo Palio e pelo Uno na parte frontal, enquanto a traseira deve se valer em parte da 178 aplicada na Strada, tal como é no Fiorino. Os detalhes ainda não estão fechados. A carroceria e arranjo interno serão completamente diferentes e prometem se aproximar do visual do Argo.

A arquitetura será modificada e terá pouco mais que os atuais 4,47 metros de comprimento, embora o entre-eixos não vá escapar muito dos 2,75 m. As opções cabine simples e dupla estão confirmadas, mas nada de quatro portas.

A Strada terá o novo Firefly 1.3 8V de 109/101 cv e 14,2/13,7 kgfm de torque a 3.500 rpm, opção bem mais forte do que o atual 1.4 Fire de 86/85 cv e 12,5/12,4 kgfm. As mais caras como a Adventure terão o 1.8 E.torQ VISe 139/135 cv e 19,3/18,8 kgfm a 3.750 rpm.

PLATAFORMA

A base não será a mesma aplicada no Argo e sim uma plataforma mista. Ainda assim, será mais moderna que a atual 178 lançada em 1996.

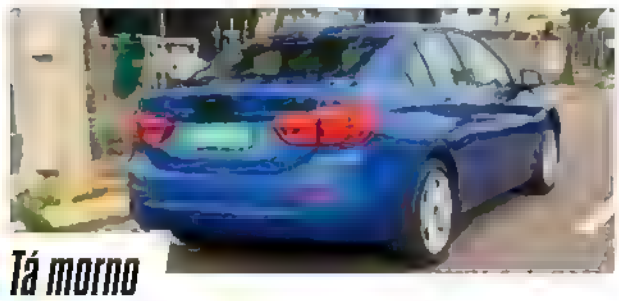
MOTORES

O Firefly 1.3 de 109 cv moverá a Strada de entrada e a intermediária 1.8 E.torQ VIS de 139 cv movimentará as mais caras.

TERMÔMETRO

Tá frio

O Ford Ka pode até ganhar o novo 1.5 Dragon que estreará em breve no EcoSport, mas não terá o câmbio automático de seis marchas, também lançado no utilitário. A transmissão o deixaria muito caro perante os rivais. (Michelle Ferreira)



Tá morno

O leitor Arthur Marchini fotografou um Série 1 sedã nos arredores de Araquari (Santa Catarina), onde a BMW tem fábrica. Mas o carro só está em testes de conectividade, segundo o fabricante, e não tem importação ou fabricação nacional previstas.

Tá quente

Flagrado em Ribeirão Preto (SP) pelo leitor Saad Barbar Netto, o Ford Mustang está rodando cada vez mais pelo interior do estado paulista. Antes, passeava apenas pela pista de testes da Ford em Tatuí (SP). É a proximidade do lançamento, prevista para 2018.

CONFIRMADO

A Ford vai estrear o novo 1.5 Dragon de três cilindros no EcoSport, mas tem outro facelift que receberá o motor ainda em 2017: o Fiesta. O modelo será lançado no segundo semestre com o 1.5 de 137 cv e 16,2 kgfm e câmbio automático de seis marchas.

LAS ESTRELLAS DEL

Volkswagen Tiguan

O utilitário da Volkswagen deu as caras no salão portenho na versão de sete lugares Allspace. A montadora já havia confirmado a venda para o início de 2018, e por enquanto não alterou essa previsão. Crescido nesta geração, o Tiguan ganhou versão alongada ainda maior, com 4,7 metros de comprimento e distância entre-eixos de 2,79 m. O modelo já foi avaliado por **Autoesporte** na Alemanha nas opções do motor TSI de quatro cilindros, injeção direta e turbo de 180 e 220 cavalos, ambos com transmissão automática 4Motion. O desempenho agradou, assim como o conforto e o conteúdo tecnológico de série. A principal dúvida fica por conta do preço, que, com certeza, ficará acima dos R$ 140 mil no país.

VW Amarok V6

A Volkswagen garantiu seu silencioso domínio do salão argentino com a apresentação da nova versão de sua picape média, com motor V6 de 227 cv e 56 kgfm entre 1.400 e 2.750 rpm, amparados pela tração integral permanente 4Motion. O modelo desembarca no Brasil até o fim deste ano para ocupar a posição mais alta na gama, o que deve ficar próximo aos R$ 200 mil.

Nissan Frontier Attack

Essa versão mais bruta ainda é um conceito, mas se tornará realidade pelas ruas do Brasil em 2018 Quem confirmou foi José Valls, CEO da Nissan América Latina, durante entrevista coletiva. Segundo o executivo, o modelo que chegará às lojas não será exatamente igual ao car show Terá rodas mais largas, santantônio e elementos visuais de maior robustez O conjunto mecânico, no entanto, deve permanecer o mesmo da versão LE da Frontier: motor 2.3 16V de 190 cv e 45,9 kgfm associado ao câmbio automático de sete marchas e tração 4x4.

Volkswagen Golf

Para nos deixar ansiosos pela chegada do novo Golf aos mercados da América do Sul, incluindo o Brasil, a Volkswagen levou para Buenos Aires nada menos do que a versão mais extrema do hatch: o Golf R com 310 cv. O hot hatch será vendido na Argentina, mas não no Brasil. A atualização do médio (a chamada geração 7.5), no entanto, está programada para o fim deste ano, segundo o presidente da Volkswagen para o Brasil, David Powels. Conforme já apuramos, o novo motor 1.5 TSI não deve ser adotado no Brasil. É provável que sejam mantidos o 1.0 e 1.4 turbos, e 1.6 aspirado.

SALÓN

A RELAÇÃO BRASIL-ARGENTINA FOI FORTALECIDA PELA NOVA EDIÇÃO DO SALÃO DE BUENOS AIRES, REPLETA DE LANÇAMENTOS PARA OS DOIS PAÍSES

ALBERTO CATALDI E MICHELLE FERREIRA

Apesar das brincadeiras, brasileiros e argentinos têm mais em comum do que gostam de admitir, como a paixão pelo futebol, pela boa comida e pelos automóveis. E fazia falta aos nossos vizinhos um salão automotivo de destaque em seu próprio terreno, como temos em São Paulo. Pois em junho tudo mudou, com a abertura das portas de um Salão de Buenos Aires com novidades não só para toda a América do Sul, mas até focadas no Brasil. Com um volume de produção de 472 276 carros em 2016, a indústria Argentina ainda não rivaliza com a nossa, mas é o segundo mercado do continente e sua complementação com o que é produzido por aqui é chave para a oferta local. E há espaço para crescer.

Mercedes Classe X

A picape projetada em parceria com a Renault (que terá a Alaskan) e a Nissan (com a Frontier) será feita pela divisão comercial da marca alemã e só deve chegar em 2018. Apesar de aparecer como dois conceitos – um aventureiro e outro urbano –, deverá ser bem mais simples e voltada ao uso pesado e profissional. A revelação da versão final é esperada para julho

Toyota C-HR

Depois de aparecer no Salão de São Paulo, o utilitário esportivo da Toyota deu as caras em Buenos Aires, já na versão final. Mas Steve St. Angelo, CEO da Toyota na América Latina e Caribe, foi claro em entrevista: "Não temos qualquer plano de vendê-lo no Brasil neste momento". Os altos custos são o maior impeditivo.

Fiat Toro Blackjack

Outro modelo que também estava no salão brasileiro de 2016 e retornou em Buenos Aires é a versão do lado obscuro da força da picape Toro. Baseada sobre a versão Freedom 2.4 flex, a série dispensa os cromados e investe na decoração detalhada em preto. Nem mesmo o emblema da Fiat escapou – é a primeira vez que ele vem no tom em um veículo nacional. Há ainda faróis com luzes diurnas de led, rodas aro 17, bancos de couro com a inscrição Blackjack e emblemas nas portas dianteiras. O preço não foi divulgado, mas não deve se afastar muito dos R$ 98.790 pedidos pela versão que serviu de base

CHEVROLET EQUINOX | Preço não definido

Um novo patamar

CHEVROLET CONFIRMA EQUINOX DE 262 CAVALOS PARA O BRASIL NA TENTATIVA DE CRESCER ENTRE OS JIPÕES E DEIXAR O CAPTIVA NO PASSADO

Captiva é coisa do passado. O futuro da GM agora pertence ao Equinox. E a afirmação não é coisa pequena para o SUV da Chevrolet mais vendido no mundo. Nos Estados Unidos, onde seu reinado só cresce, ele já é o segundo carro mais vendido, atrás apenas da picapona Silverado. A própria montadora aposta que o crossover tomará o lugar do Cruze como veículo de referência da marca, efeito do crescente interesse pelo segmento em mercados-chave. O Brasil se encaixa nessa categoria, o que justifica a proposta de trazer o Equinox importado do México a partir do último trimestre do ano.

Preço e volume de importação ainda não podem ser afirmados, já que a situação econômica do país afeta os planos da marca. Mas não é difícil prever a faixa de atuação do modelo, que terá no Compass topo de linha Trailhawk e no novo CR-V seus maiores rivais, começando em R$ 150 mil. Mas o Equinox não vem despreparado. Seu maior predicado está no conjunto mecânico, tirado do novo Camaro: um motor 2.0 turbo a gasolina de 262 cavalos de potência e cerca de 37 kgfm de torque. O bloco é associado a um câmbio automático de nove velocidades com sistema "on-way clutch", que compacta em um único componente as embreagens de travamento de direção e de ré, permitindo ao conjunto ficar menor e mais leve. A tração é integral AWD e as rodas são de 19 polegadas. O foco não é a versatilidade fora de estrada, mas sim o desempenho digno de esportivo em um pacote que prioriza o conforto para a família.

A suspensão McPherson na frente com multibraços, na forma como é configurada para os americanos, tem foco na estabilidade em altas velocidades, enquanto o ângulo de giro de 11,3 metros da direção elétrica busca tornar as proporções generosas do crossover em algo fácil de manobrar nas estreitas vagas de estacionamento das cidades.

A versão do Equinox que teremos no Brasil é a Premier. Além de ser a estreia da nomenclatura no país, é a versão topo de linha

ALBERTO CATALDI
(acataldi@edglobo.com.br)

DIVULGAÇÃO

vendida atualmente nos EUA. Isso significa um pacote bem recheado de itens, que inclui frenagem automática de emergência, assistente de permanência na faixa e um sistema que vibra pontos específicos do banco para alertar situações de perigo ao redor do carro. O crossover ainda oferece assistente de estacionamento semiautônomo e alerta de ponto cego nos retrovisores.

Com peso total de 1.679 kg, a geração atual do Equinox ficou 180 kg mais leve que a anterior. Ele ainda tem 63 kg a menos do que o Captiva, que, apesar de mais alto, é mais curto e tem um motor 78 cv menos potente.

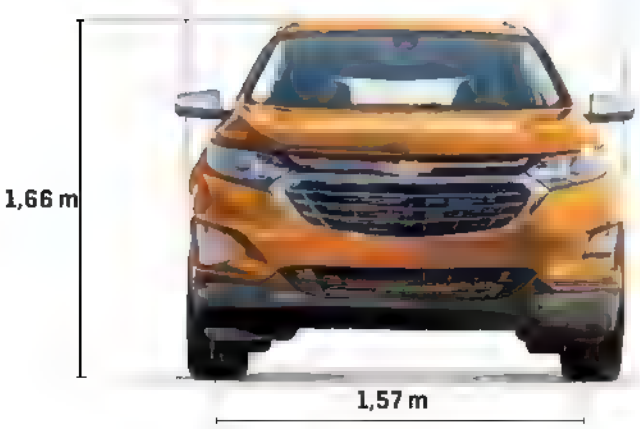
Esse primeiro contato com o carro estático revelou um nível de acabamento superior ao dos concorrentes nacionais. Os detalhes de tecido no painel de nas portas são especialmente bem trabalhados, já que transmitem um ar sofisticado e moderno. O espaço é confortável para cinco ocupantes, com bancos amplos e macios. Comodidades como abertura do porta-malas com gestos do pé, bancos dianteiros ventilados, carregamento de celular por indução, assoalho traseiro plano e saídas traseiras de ar-condicionado não são inovações, mas agregam ao pacote.

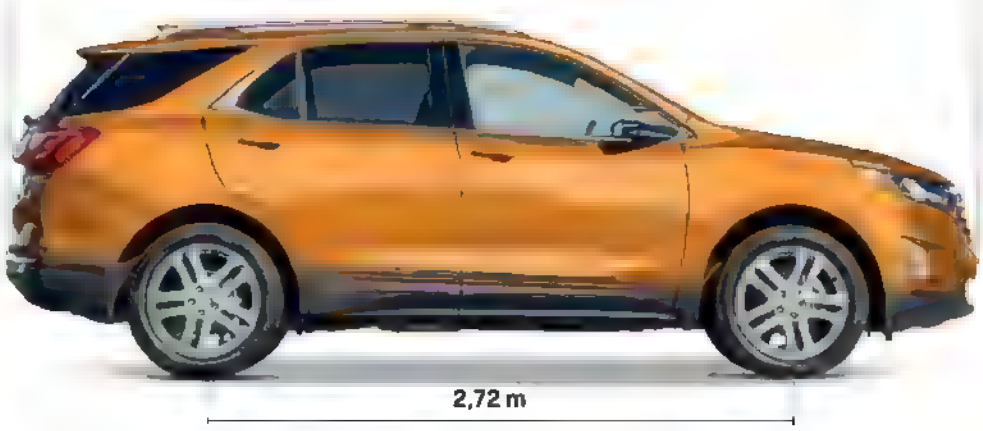
O sistema de som é da Bose, integrado à central multimídia de sete polegadas sensível ao toque, já com sistema On Star e conexão com celulares Apple e Android pelos aplicativos CarPlay e Android Auto.

Em outros mercados da América Latina, o Equinox também terá configurações 1.5 turbo a gasolina de 170 cv e 1.6 turbodiesel de 160 cv, ambas com câmbio automático de seis marchas. Não há nenhuma intenção de trazê-las ao Brasil, apesar de o mercado ter interesse. O primeiro passo da Chevrolet, ao que tudo indica, será tentar dominar o topo da pirâmide. Isso se o novo CR-V 1.5 turbo, que chega no fim do ano, deixar.

Versão nacional trará o acabamento em dois tons, mas não na cor marrom

Porta-malas tem 846 l de capacidade, 1.798 com os bancos rebatidos





FIND
MORE
FREE
MAGAZINES

FREEMAGS.CC

RENAULT KWID | R$ 29.990*

Na casa dos 30

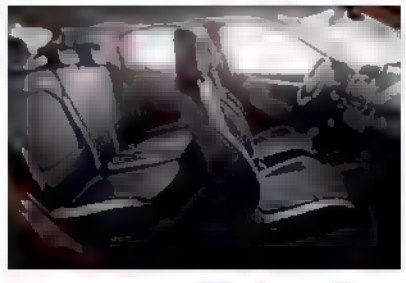
ESTAMOS FALANDO DOS R$ 30 MIL, FAIXA DE PREÇO QUE O NOVO SUBCOMPACTO DA RENAULT ATINGE EM UM SEGMENTO CADA VEZ MAIS SEM CONCORRENTES

A Renault não teve nem um pouco de timidez na apresentação do Kwid no Salão de Buenos Aires. O novo compacto brasileiro foi lançado aos consumidores da América do Sul cheio de superlativos de carro pequeno. A começar pelo preço: R$ 29.990 para a versão de entrada, o suficiente para chamar a atenção de quem há tempos procura mais opções de modelos de entrada abaixo dos R$ 30 mil. Se por pouco o Kwid não será o mais barato do Brasil – esse posto ainda pertence ao Chery QQ –, ele compensa oferecendo algumas características bem favoráveis, como airbags laterais, duplo isofix para fixação de cadeirinhas nos bancos traseiros e classificação de modelo não híbrido mais econômico do país: são 15,2 km/l na cidade quando abastecido com gasolina.

Embora o motor seja o mesmo 1.0 SCe de três cilindros do Sandero, ele teve redução de potência e torque: entrega 70/66 cv e 9,8/9,4 kgfm (etanol/gasolina). O câmbio é manual de cinco marchas e a direção é elétrica. O foco, segundo a marca, é a prioridade para o consumo em uso urbano. E o pequeno realmente não parece um veículo para sair da cidade. Ele tem 790 kg de peso total e, embora pareça alto nas fotos, tem menos de 1,50 metro de altura – efeito dos 18 cm de distância do solo e da suspensão elevada.

Nesse primeiro contato, sem possibilidade de acelerar o subcompacto, a impressão foi muito boa. Apesar de simples, o acabamento segue o padrão prático do Sandero, com plásticos duros, mas bem encaixados. A posição de dirigir é alta, mas não tão restritiva quando no Fiat Mobi. O espaço para cabeça do motorista e dos ocupantes é bem bom e não limita a visibilidade interior ou exterior. A ergonomia é ruim no acionamento das janelas, já que os botões ficam no painel central, e o vão entre os bancos dianteiros é bem pequeno. É preciso um bocado de otimismo para acreditar que seja possível colocar três adultos dentro do Kwid, mas a viagem em quatro pessoas não deve exigir sacrifícios.

ALBERTO CATALDI
(acataldi@edglobo.com.br)



DIVULGAÇÃO

O carrinho também está longe de ser um SUV, compacto ou não. Apesar dos detalhes visuais aventureiros e da distância do solo, ele não demonstra a versatilidade necessária para enfrentar uma variedade muito ampla de situações urbanas. Porém, o porta-malas é o maior da categoria, com cinco litros a mais do que o up!, uma grata surpresa para o concorrente que é referência no quesito.

São três versões: Life, Zen (de R$ 34.990) e Intense (de R$ 39.990). A opção intermediária agrega direção elétrica, ar-condicionado, travas e vidros dianteiros elétricos, além de oferecer rádio com Bluetooth e entrada USB como opcional por R$ 400. Já o Kwid topo de linha adiciona ainda retrovisores elétricos, faróis de neblina cromados, abertura elétrica do porta-malas, rodas Flexwheel e chave dobrável, além do sistema multimídia Media Nav 2.0, que inclui câmera de ré.

O modelo ficou disponível para reseva nas concessionárias da marca desde a primeira quinzena de junho, bastando um sinal de R$ 1 mil em até três vezes para receber o carro em agosto.

Ainda paira sobre o Kwid o fantasma do crash test da versão indiana, feito em maio de 2016 e que resultou em zero estrelas na avaliação de segurança do Global NCAP. A Renault afirma que 80% do carro é novo em relação à versão indiana; praticamente apenas a plataforma ficou. Mudança feita não apenas por segurança, mas também para atender ao gosto do brasileiro – que aprecia carro barato, mas não é pouco exigente.

OS MAIS BARATOS DO PAÍS

Renault KWID LIFE	Fiat MOBI EASY	VW UP! TAKE	Chery QQ SMILE
PREÇO INICIAL			
R$ 29.990*	R$ 33.700*	R$ 37.990*	R$ 25.990*
DIMENSÕES			
Altura: 1,47 m Largura: 1,58 m Compr.: 3,68 m Entre-eixos: 2,42 m Porta-malas: 290 l	Altura: 1,49 m Largura: 1,63 m Compr.: 3,56 m Entre-eixos: 2,30 m Porta-malas: 235 l	Altura: 1,50 m Largura: 1,64 m Compr.: 3,68 m Entre-eixos: 2,42 m Porta-malas: 285 l	Altura: 1,52 m Largura: 1,62 m Compr.: 3,56 m Entre-eixos: 2,34 m Porta-malas: 160 l
MOTOR			
1.0 de 70 cv e 9,8 kgfm	1.0 de 75 cv e 9,9 kgfm	1.0 de 82 cv e 10,4 kgfm	1.0 de 75 cv e 10 kgfm
ITENS DE SÉRIE			
Quatro airbags (frontais e laterais), dois isofix; apoios de cabeça dianteiros e traseiros fixos; rodas aro 14; para-choques na cor do carro; desembaçador traseiro; retrovisores com regulagem manual; ajuste de altura dos cintos dianteiros; abertura interna do porta-malas; indicador de troca de marchas; indicador de direção econômica; para-sol com espelho para o passageiro; predisposição para som	Banco traseiro bipartido; para choques pintados na cor da carroceria; rodas aro 13 polegadas; aviso de troca de faixa com um toque na alavanca de seta; pisca alerta automático em caso de frenagem brusca; retrovisores com regulagem manual interna; para-sol com espelho para o passageiro	Isofix; rodas aro 14 polegadas; pneus de baixa resistência a rolagem; banco do motorista com regulagem de altura; chave do tipo canivete; limpador e desembaçador do vidro traseiro; suporte para celular; entrada USB.	Vidros elétricos nas portas dianteiras, apoios de cabeça; banco do motorista ajustável; bancos traseiros rebatíveis; ajuste elétrico de altura do farol; para-choques na cor do veículo; rádio AM/FM com entrada USB; dois alto-falantes; para-sol com espelho para o passageiro.
CONSUMO			
Cidade: 15,2 e 10,5 km/l *(gasolina - etanol)* Estrada: não informado	Cidade: 13,5 e 9,2 km/l *(gasolina - etanol)* Estrada: 15,2 e 10,2 km/l *(gasolina - etanol)*	Cidade: 10 km/l *(etanol)* Estrada: 11,5 km/l *(etanol)*	Cidade: 11,9 km/l *(gasolina)* Estrada: 13,1 km/l *(gasolina)*

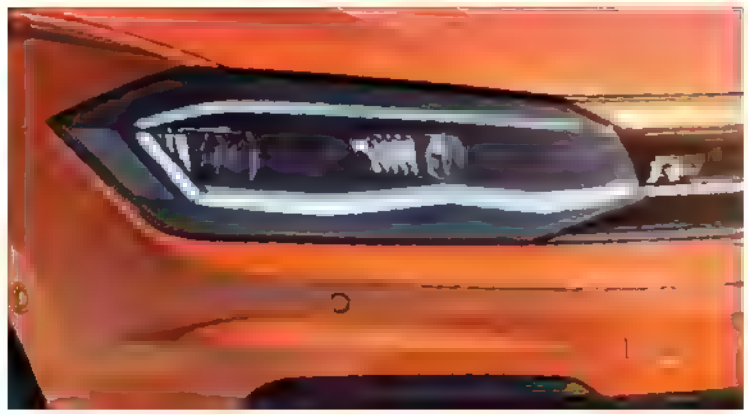
*Preço inicial

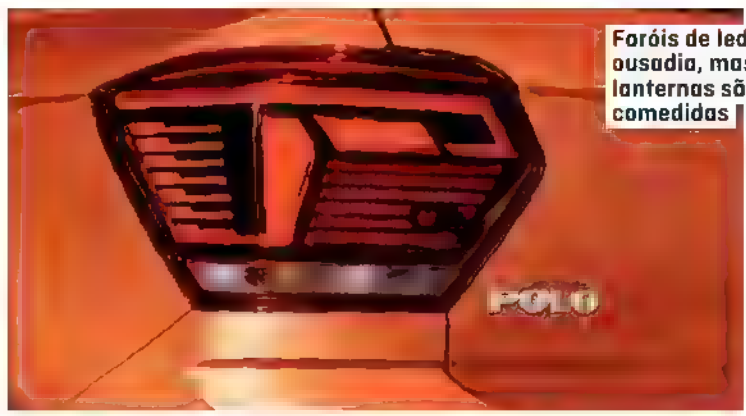
ARTILHARIA REFORÇADA

TER O CARRO MAIS VENDIDO DO PAÍS DEIXOU DE SER OBJETIVO DA VOLKSWAGEN. COM O NOVO POLO, QUE VOLTA AO PAÍS ESTE ANO, A META É FAZER CORO COM OUTROS MODELOS DA MARCA PELA LIDERANÇA GERAL ENTRE OS HATCHES COMPACTOS

GUILHERME BLANCO MUNIZ (gmuniz@edglobo.com.br

DIVULGAÇÃO





Faróis de led dão ousadia, mas as lanternas são mais comedidas

Painel pode replicar a cor da carroceria. Porém, o tom laranja está descartado para cá

Parece que ninguém quer, mesmo, deixar fácil a vida do Chevrolet Onix e do Hyundai HB20 na liderança do mercado. Depois da chegada do Fiat Argo para mexer nessa disputa, a Volkswagen decidiu voltar a vender o Polo no Brasil, no segundo semestre do ano. Os preços e versões ainda não estão definidos, mas já tivemos um primeiro contato com o modelo em Berlim, onde a nova geração foi apresentada ao mundo pela primeira vez, para saber quais são suas principais armas.

O hatch será fabricado em São Bernardo do Campo (SP) e não terá por si só a missão de desbancar os queridinhos do mercado. A Volkswagen não estipula metas de vendas por enquanto, mas quer liderar o segmento de compactos com um pacote mais amplo. O veterano Gol voltará a ser a porta de entrada da marca, enquanto o up! foi recentemente promovido para ser um compacto mais equipado e descolado, para uso urbano. Na sequência, o Fox receberá novidades para conseguir se manter atual no mercado. Logo acima dele, o Polo será o último degrau da Volkswagen entre os compactos. Depois dele, só o caro Golf.

Na nova geração, o Polo cresceu, ficou mais tecnológico e espaçoso. São 8 cm a mais de comprimento e 9,4 cm a mais de entre-eixos, garantindo bom espaço para quem viaja atrás. No total, são 4,05 m de comprimento e 2,56 m de entre-eixos. Como comparação, o Onix tem 3,93 m e 2,62 m, respectivamente. O porta-malas também cresceu e chegou a 351 litros. Isso fará dele referência na categoria, já que o Chevrolet tem 280 litros, enquanto Argo e HB20 têm 300 litros cada um. Nem mesmo os 342 litros (aferidos por **Autoesporte**) do Renault Sandero ganhariam. A Volkswagen atribui os ganhos em espaço interno à versatilidade da plataforma MQB, a mesma usada no Golf e no Audi A3. Isso porque ela foi encurtada para o Polo, que usa a MQB A0 no lugar da MQB A1 dos médios, o que não representou perdas em conforto aos passageiros.

A empresa ainda não confirma quais motores e câmbios darão fôlego ao Polo no país, mas não há previsão de grandes novidades. Esperamos pelo 1.6 16V de 120 cv, seguido pelo 1.0 turbo com potência entre os 105 cv do up! e 125 cv do Golf – são 115 cv na Europa. Até mesmo o 1.0 aspirado de 82 cv moveria bem o hatch graças ao peso contido. Não está descartada a possibilidade de o Polo ganhar por aqui uma versão mais esportiva – e cara – com motor 1.4 turbo de até 150 cv. Os câmbios devem ser manual ou automático, ambos com seis velocidades. Já o Polo GTI com motor 2.0 turbo de 200 cv que será vendido na matriz não deve desembarcar no nosso mercado para não invadir o espaço do Golf, pois ele chegaria caro demais.

BASE EMPRESTADA DO GOLF

A base é a MQB usada no médio, mas menor no Polo

Ainda não sabemos se o Polo nacional terá todos os itens do modelo europeu

Câmbio no Brasil não será de dupla embreagem, mas um automático

Por falar em preço, o Polo nacional não será tão equipado quanto a versão europeia. Durante a apresentação mundial, a Volkswagen revelou que ele terá de série frenagem automática de emergência em baixas velocidades, para evitar acidentes, e detecção de pedestres. No entanto, nem o Golf atual tem esses itens no Brasil, então não espere por isso no Polo. É como se a Volkswagen colocasse o doce na boca da criança (nós, brasileiros) e tirasse logo depois.

Confirmada para cá, a central multimídia de nova geração tem tela de até oito polegadas e cujos botões físicos ao redor foram substituídos por comandos sensíveis ao toque. Há apenas os seletores de volume e estação de rádio. A sensibilidade é ótima e o sistema é muito intuitivo. Tem predicados para ser considerada uma das melhores do nosso mercado, mas é provável que seja oferecida como um caro opcional. Há, ainda, Android Auto e Apple CarPlay, sistemas que adaptam o conteúdo de smartphones de forma segura e intuitiva na tela.

A cereja no bolo do Polo é o quadro de instrumentos digital, que deve ser oferecido somente nas versões topo ou como um salgado opcional. Será um diferencial em relação aos outros modelos da categoria, que não têm sistema parecido. A segunda geração dessa tecnologia estreia no Polo e permite ao motorista escolher quais informações devem aparecer no painel. Há desde a visualização clássica dos mostradores a uma opção em que o mapa do GPS domina a tela e facilita muito a direção.

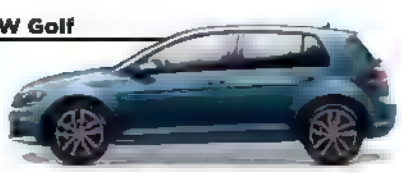
VW Fox

Comprimento	Entre-eixos	Largura
3,86 m	2,46 m	1,64 m

VW Polo

Comprimento	Entre-eixos	Largura
4,05 m	2,56 m	1,75 m

VW Golf



Comprimento	Entre-eixos	Largura
4,25 m	2,63 m	1,79 m

1 O Active Info Display deve ser opcional no Brasil e tem várias opções de tela no quadro de instrumentos, incluindo uma que privilegia o GPS, tudo acionado pela tela multimídia.

2 Na Europa, os sistemas multimídia têm telas entre 6,5 e 8 polegadas. A maioria dos botões físicos se foi, mas o útil controle do volume foi mantido – o que facilita o dia a dia.

3 Embora não deva ter tantas opções de personalização quanto na Europa, o painel do Polo nacional também poderá vir na cor do carroceria. É um toque já presente no menor up!

4 Por aqui, o câmbio de dupla embreagem será descartado como foi no Golf nacional. No lugar dele, teremos um automático Tiptronic convencional de seis velocidades.

5 Dotado de partes macias ao toque, o bom nível de acabamento promete seguir de perto o modelo europeu, tal como o nome das principais versões: Trendline, Comfortline e Highline.

Apesar de chegar um pouco mais conservador, o Polo promete oferecer uma boa gama de customização. Na Europa, há 14 opções de cores de carroceria e outras 16 de revestimento interno. Além disso, detalhes do acabamento do painel podem ser pintados na mesma cor do carro, evidenciando o apelo jovem. Mas, mesmo na Europa, isso é oferecido como opcional. Ainda não está certa a paleta de cores do Polo, sabemos apenas que a cor de lançamento não será o mesmo laranja trabalhado em outros países.

O acabamento interno prioriza plástico de boa qualidade e agrada aos olhos e ao toque. Há poucos botões na cabine e o volante multifuncional inspirado no Golf tem boa pega, com ajuste de altura e distância. Já o revestimento das portas traseiras tem visual ligeiramente mais simples e abusa de plástico.

PREÇOS

Ainda não estão certos os valores do Polo no Brasil. O lançamento deve acontecer por volta de outubro, quando os preços de tabela serão oficializados. Certo é que o Polo deve mirar as versões intermediárias e mais caras dos rivais. Por isso, estimamos valores entre R$ 50 mil e R$ 80 mil, a depender do incremento tecnológico e dos motores das versões mais completas.

Para dar espaço ao novo modelo, a Volkswagen deve se desfazer de algumas versões dos seus compactos até a chegada do Polo. A estratégia é abrir espaço para o modelo e ganhar força na disputa de todos os seus compactos contra os queridinhos do mercado. O objetivo deixou de ser o carro mais vendido do país, como o Gol conseguiu por tanto tempo, mas liderar as vendas do segmento como um todo. A ver.

NOVO FORD ECOSPORT 2.0 TITANIUM | R$ 94.700*

O pioneiro está de cara (e alma) nova!

APÓS MUITA EXPECTATIVA, O NOVO FORD ECOSPORT FINALMENTE ESTÁ PRONTO PARA ESTREAR. COM PORTE MENOR QUE O DOS RIVAIS, ELE APOSTA NA TECNOLOGIA PARA ATRAIR CONSUMIDORES

O Ford EcoSport chegou ao mercado brasileiro em 2003 cercado de dúvidas. Afinal, muita gente desconfiava que aquele jipinho construído sobre a base do Fiesta pudesse vingar. A promessa off-road vivia mais no estilo do que na mecânica, por mais que o 4x4 fosse introduzido depois. O resto da história você conhece. O modelo não só se tornou um sucesso, como praticamente criou o segmento de SUVs compactos.

Após 14 anos (e muitos deles liderando as vendas na categoria), o pioneiro ganhou concorrentes de peso e acabou despencando do pódio. Estava mais do que na hora de reagir. Mesmo assim, o visual não foi tão modificado quanto se poderia imaginar. As principais mudanças ocorreram na dianteira, onde a parte central do capô foi levantada e as duas entradas de ar deram lugar a uma única. Com isso, toda a frente transmite a impressão de que foi erguida, resultando em uma aparência mais robusta. Nas laterais, os retrovisores têm novo desenho e a traseira ganhou novo detalhe na parte inferior do para-choque. E só.

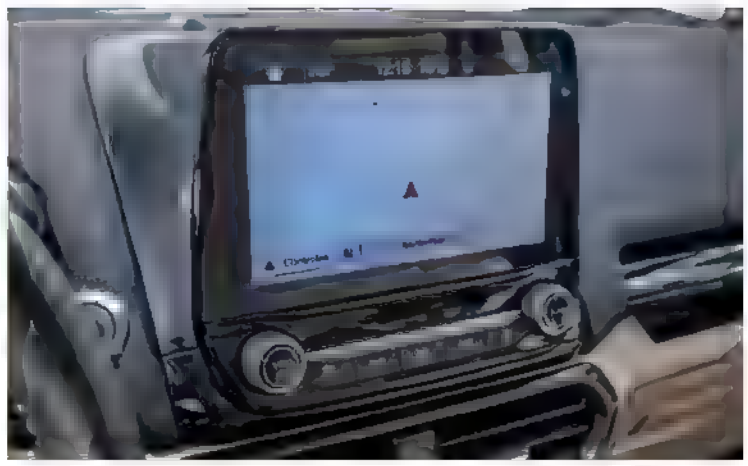
Calma. Antes de criticar a timidez da Ford, é melhor conhecer a parte de dentro do novo EcoSport. É aqui que o SUV compacto justifica a denominação "novo". É possível destravar as duas portas dianteiras e a do porta-malas sem tirar a chave presencial do bolso, e já ao primeiro olhar percebe-se que o interior mudou bastante. O painel é totalmente novo, com destaque para a bem dimensionada tela tátil de oito polegadas da central multimídia,

WILSON TOUME
(autoesporte@edg.globo.com.br)

O 2.0 com injeção direta e o câmbio automático de seis marchas agradaram, tal como o nível maior de equipamentos, especialmente de segurança

O espaço interno continua a ser dos menores e um facelift não conseguiria alterar tanto a estrutura do carro

MARCOS CAMARGO



Materiais macios são novidade, tal como as novas telas da central e do quadro de instrumentos. Comandos do ar parecem mais sofisticados

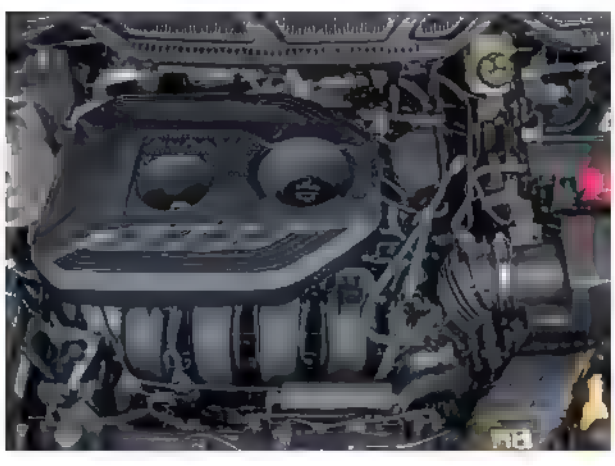
algo que o anterior devia. O acabamento também foi modificado, com boa parte das peças revestida de material macio ao toque. A versão Titanium – a mais sofisticada da linha – foi a única apresentada e contava com ar-condicionado automático digital (uma zona), bancos de couro (manuais) e sistema de áudio Premium da marca Sony com nove alto-falantes.

O quadro de instrumentos também foi modernizado e agora oferece visualização bem mais clara e rápida, com um pequeno monitor do computador de bordo no centro. Essas informações podem ser selecionadas por meio dos botões no volante multifunção revestido de couro e com maior dimensão que o anterior. A conectividade é garantida pelo moderno Sync 3, da Ford, compatível com Apple Car

Revestimento de couro vem no tom bege e o banco pode ser rebatido para formar um piso plano

*Preço do antigo

O acabamento melhorou muito e novos itens como o teto solar elétrico ajudam na tarefa de dar mais sofisticação



Play e Android Auto. Existem ainda duas tomadas USB iluminadas no console central.

Ainda não foi a hora de testar o novo 1.5 Dragon de 137 cv e 16,2 kgfm de torque, o EcoSport Titanium tem outra novidade sobre o capô: o mesmo 2.0 de injeção direta que equipa o Focus, capaz de entregar 176/170 cv e 22,5/20,6 kgfm com etanol e gasolina, respectivamente, contra 147/140 cv e 19,7/18,8 kgfm do antigo, dotado de injeção eletrônica. Com isso, passa a ser o mais potente do segmento. Tem mais: um câmbio automático de seis marchas substituiu o PowerShift de dupla embreagem e oferece, finalmente, trocas por borboletas.

Outro avanço foi a inclusão de sistemas de assistência, entre eles monitor de ponto cego, sensor e câmera de ré (com indicador de trajetória) e alerta de tráfego cruzado na traseira. A versão Titanium terá monitor de pressão dos pneus, além de sete airbags (único no segmento com airbags para os joelhos do motorista), controles de estabilidade e de tração, assistente de rampas e sistema anticapotagem. Faróis de xenônio com luzes diurnas de led, sensores de chuva e luz, retrovisor eletrocrômico e teto solar são outros destaques.

A engenharia trabalhou para aprimorar a já conhecida boa dirigibilidade do Eco, e assim a suspensão dianteira ganhou 17 mm de curso, enquanto o eixo traseiro ficou 15% mais rígido. Buchas e molas também foram recalibradas, resultando em um conjunto mais eficiente na absorção de impactos, mais resistente às torções da carroceria e que proporciona maior suavidade com relação à aspereza na direção.

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 4 cil em linha, 2.0, 16V, comando duplo, injeção direta, flex

POTÊNCIA
176/170 cv a 6 500 rpm

TORQUE
22,5/20 6 kgfm a 4 500 rpm

CÂMBIO
Automático de seis marchas, tração dianteira

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

FREIOS
Discos rígidos (diant.) e tambores (tras.)

PNEUS
205/50 R17

DIMENSÕES
Compr. **4,26 m**
Largura **1,76 m**
Altura **1,69 m**
Entre-eixos **2,51 m**

TANQUE
52 litros

PORTA-MALAS
362/332 litros (fabricante/AE)

PESO
1.359 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
8 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

OLHA O ESTEPE AÍ

O que mudou foi apenas o modelo das rodas usado

A aerodinâmica também mereceu atenção, a fim de reduzir o nível de ruído do veículo e aumentar o conforto dos ocupantes. A grade é capaz de fechar para gerar menos arrasto ou aquecer mais rapidamente o motor.

Com tantas novidades, por que a Ford não aumentou as dimensões do EcoSport para equipará-lo aos rivais? A plataforma do Fiesta não permite que o SUV cresça muito. Assim, mesmo com as melhorias de conteúdo, o Ford segue oferecendo espaço apenas razoável para quem viaja na traseira, além dos encostos excessivamente inclinados para evitar que adultos fiquem com a cabeça muito próxima do teto. O porta-malas, com capacidade para 356 litros, pode ser ampliado com o rebatimento dos bancos traseiros (divididos na proporção 60/40). Há ainda uma divisória que permite deixar o piso do compartimento plano e criar um pequeno compartimento próprio para bolsas ou outros objetos "escondidos".

Mas é rodando que o novo EcoSport 2.0 Titanium agrada mais. Aceleramos o novo modelo na pista de testes da montadora, em Tatuí (SP), onde pudemos constatar a melhoria do conforto acústico. Mesmo em altas velocidades, o ruído do vento é quase imperceptível. O ronco do motor também não incomoda, assim como o barulho dos pneus, ainda que o piso do campo de provas seja bem melhor que o encontrado nas ruas e avenidas brasileiras.

Não foi possível realizar qualquer teste cronometrado, mas o motor 2.0 exibiu elasticidade e suavidade nas acelerações e retomadas. A Ford anuncia zero a 100 km/h em 9,5 segundos. O câmbio automático também merece elogios, principalmente quando comparado ao antigo PowerShift. Foi possível também perceber que a suspensão está ainda mais bem acertada.

A previsão é que o EcoSport chegue às lojas em meados de agosto (o Brasil será o primeiro país onde ele será vendido, embora o carro tenha sido apresentado antes nos Estados Unidos), mas ninguém na montadora confirma preço, ou estimativa de vendas. Um dos executivos, porém, não escondeu que a ideia é oferecer a versão Titanium mais "recheada" de equipamentos para compensar o porte menor e brigar na faixa de R$ 90 mil a R$ 100 mil, corroborando o que disse o presidente da Ford América do Sul, Lyle Watters na exibição do modelo durante o Salão de Buenos Aires: "O novo EcoSport terá os preços mais competitivos entre os SUVs de nova geração, tanto nas versões de entrada como nas mais equipadas". É esperar para ver.

RENAULT

Sandero 1.0 Authentique / R$ 42.900*

HATCH TEM BOM DESEMPENHO E ESPAÇO INTERNO DE CAUSAR INVEJA NA CONCORRÊNCIA, MAS DEVE EM IMPORTANTES ITENS DE SÉRIE

O Renault Sandero de entrada é a típica compra racional – interior simples, bom espaço interno, motor reajustado e econômico. Nenhuma mudança visual ou de estrutura na nova linha. As alterações são mecânicas: com comando de válvulas duplamente variável, o 1.0 12 válvulas de três cilindros agora gera 79 cv (gasolina) e até 82 cv (etanol). O interior continua tomado por plástico rígido, sem nenhuma peça com toque suave.

Apesar de ter trava e vidros dianteiros elétricos, o ajuste dos retrovisores é manual. Faltam itens básico como alarme e computador de bordo. Ergonomia não é o ponto forte do Sandero – os bancos são pouco confortáveis e encontrar a posição de dirigir não é tarefa fácil, até porque essa versão sequer possui ajuste de altura para o volante.

No quesito segurança, outro ponto negativo: falta encosto de cabeça, cinto de três pontos para o passageiro central do banco traseiro e controle de tração e estabilidade (ESP), disponível apenas no Easy'R 1.6.

Entre os hatches pequenos, o Sandero é referência em espaço. Com um entre eixos de 2,59 metros, há bastante espaço para os joelhos dos ocupantes traseiros e o duto central não é dos mais altos. O porta-malas de 342 litros é digno de um médio.

Mas e o motor? O novo propulsor fez bem ao Sandero – o desempenho acertado faz duvidar de estar dentro de um 1.0. O hatch tem fôlego para enfrentar subidas íngremes e as respostas são rápidas, principalmente em retomadas. O Sandero levou 13,7 para chegar aos 100 km/h e 7,9 s para ir de 40 km/h até 80 km/h. Comparada a dos rivais, a suspensão é mais rígida, mas não chega a incomodar os ocupantes.

Se o conjunto mecânico agrada, três detalhes incomodam na hora de dirigir. A direção eletro-hidráulica é pesada demais, principalmente em manobras, o câmbio modificado continua durinho e impreciso e as rotações altas na estrada fazem o barulho do motor invadir a cabine.

O novo conjunto mecânico fez bem ao Sandero, que registro bons números de retomada. O espaço interno continua sendo referência

Falta de importantes itens de série, câmbio com engates duros e imprecisos e barulho do motor no trecho urbano e rodoviário

MICHELLE FERREIRA
(mfaugusto@edglobo.com.br)

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **13,7 s**
0 - 400 m **19,0 s**
0 - 1.000 m **35,3 s**
Vel. a 1.000 m: **143,5 km/h**
Vel. real a 100 km/h **96 km/h**

RETOMADA
40-80 km/h (3ª m) **7,9 s**
60-100 km/h (4ª m) **11,5 s**
80-120 km/h (5ª m) **18,2 s**

FRENAGEM
100 - 0 km/h **41,5 m**
80 - 0 km/h **25,9 m**
60 - 0 km/h **14,8 m**

CONSUMO
Urbano **8,9 km/l**
Rodoviário **11,7 km/l**
Média **10,3 km/l**
Aut. em estrada **585 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 3 cil. em linha, 1.0, 12V, flex

POTÊNCIA
82/79 cv a 6 300 rpm

TORQUE
10,5/10,2 kgfm a 3 500 rpm

CÂMBIO
Manual de 5 marchas, tração dianteira

DIREÇÃO
Eletro-hidráulica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (dianteira) e eixo de torção (traseira)

FREIOS
Discos ventilados (dianteiros) e tambores (traseiros)

PNEUS
185/65 R15

DIMENSÕES
Comprimento **4,06 m**
Largura **1,73 m**
Altura **1,53 m**
Entre-eixos **2,59 m**

TANQUE
50 litros

PORTA-MALAS
320/342 litros (fabricante/AE)

PESO
1.011 kg

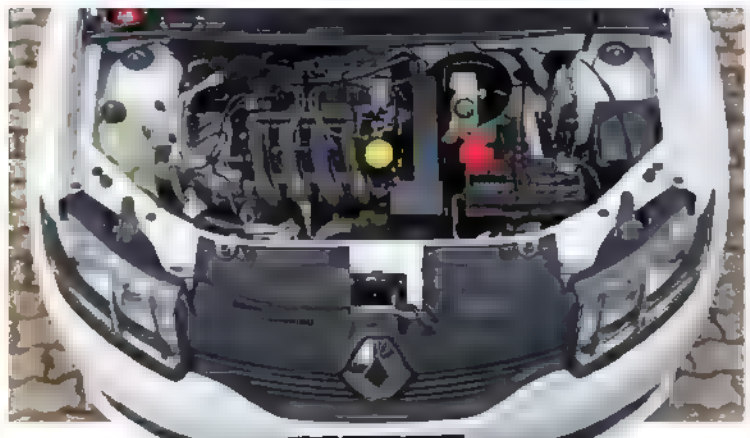
CENTRAL MULTIMÍDIA
Não disponível

GARANTIA
3 anos

CESTA DE PEÇAS**
R$ 3.513

SEGURO***
R$ 1.998

REVISÕES
10 mil km **R$ 399**
20 mil km **R$ 399**
30 mil km **R$ 399**



DIVULGAÇÃO

*Preço sugerido **Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de óleo do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível ***Seguro: as cotações foram feitas pela Saucedo Seguros (11-2506-8242) com base no perfil de um homem de 40 anos casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus

Investindo um pouco por mês,

você dá partida em seu sonho.

Sicoob Consórcios.

Com o Sicoob Consórcios, você financia o seu veículo, de qualquer marca ou modelo. O pagamento é em até 86 meses e você conta com a solidez da maior instituição financeira cooperativa do Brasil.

Acesse sicoobconsorcios.com.br e saiba mais.

Serviço de Atendimento ao Consorciado

Deficientes auditivos ou de fala: 0800 940 0458

SICOOB

Faça parte.

FABIO ARO

A DIFÍCIL JORNADA DO ARGO

HATCH CHEGA COM A MISSÃO DE SUBSTITUIR VÁRIOS MODELOS E SUPERAR OS RIVAIS ONIX E HB20, QUE REMOVERAM A FIAT DA LIDERANÇA

MICHELLE FERREIRA (mfaugusto@edglobo.com.br)

Agradecimento: Viana Negócios (www.viananegocios.com.br - (11) 4224-7722)

Você provavelmente já teve ou dirigiu um Fiat. Tente lembrar. Pela minha garagem já passaram Uno, Strada, Palio, Punto e Bravo. Com cerca de 500 concessionárias no país e líder de vendas por 14 anos consecutivos, a marca fez história no Brasil. O problema é que atualmente se vê ultrapassada por Volkswagen e Chevrolet em vendas. Para tentar reverter esse quadro, a montadora agora quer que você lembre de outro nome: Argo.

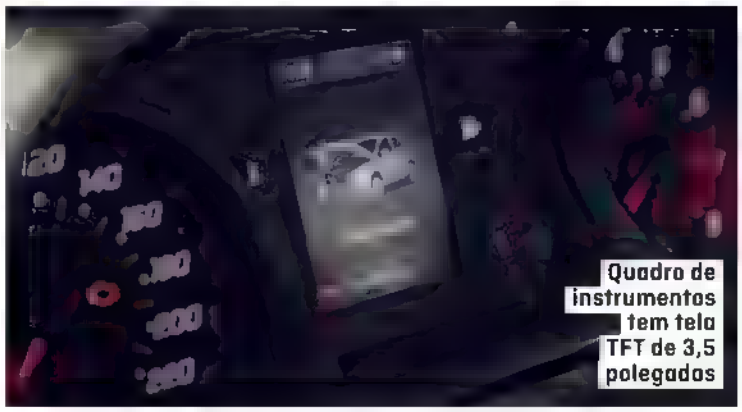
Fabricado em Betim (MG), o novo carro de volume da fábrica tem uma missão difícil. Além de substituir Punto e as versões mais caras do Palio, o hatch precisa fazer feliz os lojistas e, claro, os clientes. Depois da aposentadoria de Bravo, Linea, Idea, Freemont e Palio Fire, é comum achar um concessionário desesperado e com o showroom às moscas.

A montadora revelou nada menos do que sete versões do Argo, que vão de R$ 46.800 até R$ 70.600. A configuração de entrada Drive pode ser equipada com os motores 1.0 flex três cilindros de até 77 cv e 10,9 kgfm e 1.3 flex quatro cilindros de até 109 cv e 14,2 kgfm. A Precision e a HGT podem vir com o motor 1.8 E.torQ Evo VIS com

Faixa vermelha no painel é exclusiva da versão esportiva HGT, que tem motor 1.8 de 139 cv e 19,2 kgfm de torque

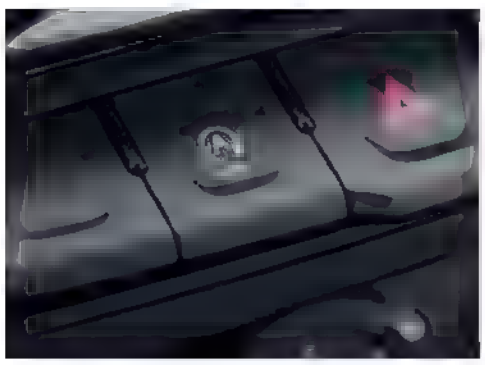
ONDE EU ENTRO?

O Fiat Argo irá disputar o mesmo segmento do Palio e, além de substituir as versões mais caras do veterano, virá com o desafio de preencher o espaço deixado pelo Punto, aposentado no começo do ano. Outro modelo que também deixou de ser vendido pela marca italiana foi o Bravo. Mas esqueça qualquer tipo de comparação entre o novato e o hatch médio. O Bravo tem interior mais refinado, com painel emborrachado e baú refrigerado. Ele também é maior: são 4,3 metros de comprimento, 2,6 metros de entre-eixos e 400 litros de porta-malas. O Argo tem praticamente as mesmas medidas do Punto, com 3,99 metros de comprimento, 2,52 m de entre-eixos e 300 litros de espaço para bagagens.


Quadro de instrumentos tem tela TFT de 3,5 polegadas

Câmbio de 5 velocidades tem engates bons e macios

Uma saída USB fica voltada para os passageiros traseiros



Assim como o Hyundai HB20, o Argo tem 300 l de porta-malas

até 139 cv e 19,2 kgfm. Os câmbios são: manual de cinco velocidades, automatizado de cinco velocidades e automático de seis.

Com porte de Punto, o Argo tem 3,99 metros de comprimento e 2,52 m de entre-eixos. O hatch tem praticamente as mesmas medidas do irmão – mas o novato é 4 cm mais largo, são 1,72 m contra 1,68 m.

Com duas grades e lanternas que invadem a carroceria, a dianteira do Argo lembra a do Mobi. A traseira tem um quê de Alfa Romeo Giulietta, com spoiler e o novo logo da montadora. O interior é, definitivamente, a melhor parte do modelo: com elementos que lembram Fiat Toro e Jeep Renegade, o acabamento é refinado, sem rebarbas ou peças mal-encaixadas.

O interior tem um misto de plástico rígido e texturizado e uma faixa cromada fosca que acompanha todo o painel. Outra novidade é a central multimídia Uconnect de sete polegadas sensível ao toque, que lembra o interior de alguns Mercedes, com três saídas de ar e uma tela posicionada no centro e no topo do painel. O sistema vem de série desde a versão Drive 1.3 (R$ 53.900), é compatível com Android Auto e Apple CarPlay e possui duas entradas USB. Pena não ter GPS.

A configuração com visual esportivo não foi apelidada de Sporting, como acontece com Uno e Palio, mas de HGT. Além de mais equipada, a configuração topo de linha ganha mudanças de estilo, como ponteira de escapamento cromada, detalhe vermelho na grade dianteira, rodas de liga-leve de 16 polegadas e revestimento vermelho na parte central do painel.

INSPIRAÇÕES?

Depois do lançamento, surgiram inúmeras comparações entre Argo e outros modelos Descubra o que os nossos leitores acharam do hatch da Fiat

↗ **DIANTEIRA DE FIAT MOBI**

"Isso não seria um Mobi que fez uns dois anos de academia?"

JHONNY FERNANDES, via Facebook

↗ **TRASEIRA DE HYUNDAI HB20**

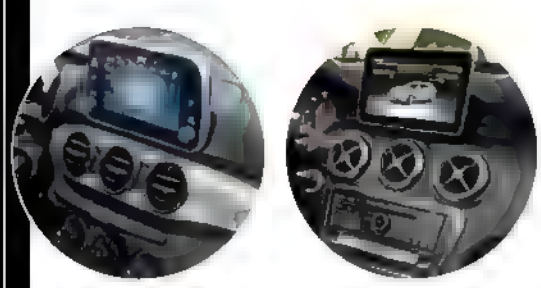
"O Argo é um carro bonito à primeira vista. A traseira lembra a do HB20."

MATHEUS DONATO, via Facebook

↗ **LATERAL DE VOLKSWAGEN GOL**

"É só impressão minha ou este Fiat Argo vem com o design meio parecido com o do Volkswagen Gol?!"

HENRIQUE SLAIFFER, via Facebook



↗ **PAINEL DE MERCEDES CLASSE A**

"Só eu estou achando que o interior lembra o de um Mercedes?"

MATHEUS ZEPPELINI, via Facebook

O painel de instrumentos do Argo é quase o mesmo do Toro, com destaque para o display digital de 3,5 polegadas

O quadro do Hyundai HB20 é o mais simples do trio. É o único que não possui velocímetro digital

Depois da reestilização em 2016, o Onix ganhou indicador de troca de marchas, de pressão dos pneus e bússola

Aliás, lista de itens de série é outra vantagem do Fiat. Diferente dos rivais, o Argo vem equipado com encosto de cabeça e cintos de segurança de três pontos para todos os ocupantes, sistema start/stop e isofix desde a versão de entrada.

ARGO X RIVAIS

Apesar de dizer que não almeja a primeira colocação do ranking de mais vendidos, é com a versão intermediária que a Fiat quer fazer volume. De acordo com a marca e com os lojistas, a configuração mais vendida (e vantajosa) será a Drive com motor 1.3. Os seus principais adversários? Chevrolet Onix 1.4 LTZ (R$ 56.650) de 106 cv e 12,9 kgfm e Hyundai HB20 1.6 Comfort Plus (R$ 52.380) de 128 cv e 16,5 kgfm – os protagonistas deste comparativo!

Com tecido nas portas dianteiras e detalhes em cromado, o Argo tem interior acima da expectativa, com volante e painel central que dão a impressão de carro de segmento superior. O hatch tem bom número de porta-objetos, com três porta-copos e espaço pensado para o celular.

O painel do hatch da Hyundai tem visual moderno, com a porção em plástico rígido – também só há material macio ao toque nas portas dianteiras. O painel central tem três compartimentos. Uma espécie de baú com tampa fica perto da manopla – ótimo para não

DIMENSÕES

As medidas dos hatches da Fiat, da Hyundai e da Chevrolet são bem parecidas. O Argo é o maior e o mais largo, sendo o modelo que melhor aproveita o espaço interno. Com banco e volante ajustados para mim, sobra bons 24 centímetros do meu joelho até o assento da frente e 13 centímetros da minha cabeça até o teto. Vale dizer que tenho 1,64 metro de altura. Fiz o mesmo ajuste dentro do Onix e do HB20. No hatch da Chevrolet, fiquei com 20 centímetros de espaço para as pernas e 13 centímetros para chegar no teto. No HB20, foram 16 centímetros e 14 centímetros, respectivamente.

Comprimento
3,99 M
Entre-eixos
2,52 M
Largura
1,72 M

Comprimento
3,92 M
Entre-eixos
2,50 M
Largura
1,68 M

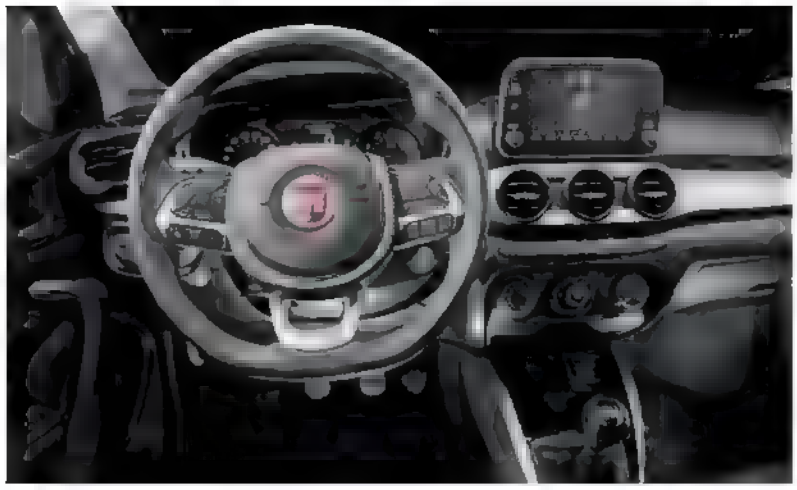
Comprimento
3,93 M
Entre-eixos
2,52 M
Largura
1,70 M

deixar celular e dinheiro à mostra. Vale dizer que ele é o único com ajuste de altura e profundidade do volante, os outros dois possuem apenas regulagem de altura.

Assim como nos rivais, material suave ao toque só existe nas portas dianteiras do Onix LTZ. O principal destaque do interior do hatch da Chevrolet são os bancos, que possuem uma mescla de tecido e de couro com costuras vermelhas – os outros dois só possuem tecido. Também há perto da manopla uma entrada USB e outra auxiliar. No painel, algumas peças parecem mal-encaixadas, como a tampa do porta-luvas. Apesar disso, o compartimento está bem posicionado.

No quesito espaço, ponto positivo para o Fiat Argo. Com meus 1,64 m de altura, ajustei banco e volante dos três modelos, como se eu estivesse pronta para dirigir. No assento de trás, medi a distância entre o meu joelho e o banco do motorista. Sobra espaço para o hatch da Fiat – foram 24 centímetros, contra 20 cm do Chevrolet e 16 cm do Hyundai. De porta-malas, Argo e HB20 possuem 300 litros, enquanto Onix tem 280 l.

As três montadoras oferecem central multimídia, mas apenas Chevrolet e Fiat possuem tela sensível ao toque de série, ambas de sete polegadas e compatíveis com Apple CarPlay e Android Auto. Em uma comparação rápida entre Onix e Argo, a primeira leva a me-



↘ **Fiat Argo**

O acabamento é refinado, sem rebarbas ou peças mal-encaixadas

↘ **Hyundai HB20**

O visual interno é o mais simples do trio; ergonomia é o ponto forte

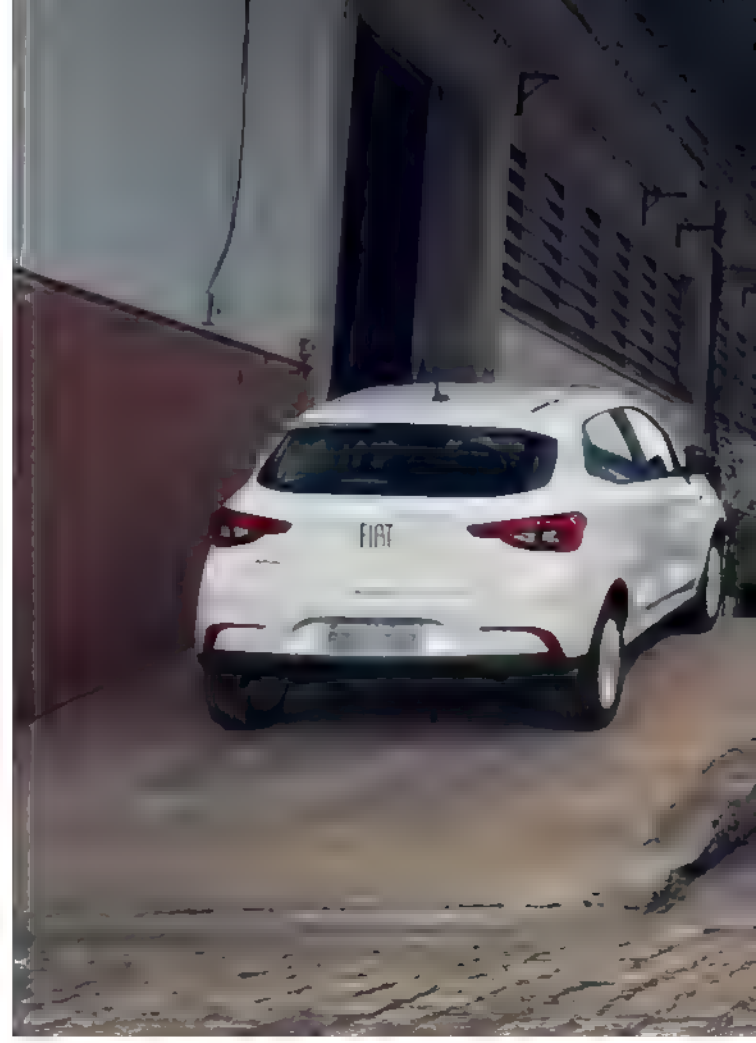
↘ **Chevrolet Onix**

Como nos rivais, Onix usa textura para ficar mais sofisticado

ESTAMOS

Fiat Argo

Apesar de ser lenta, nova tela de 7 polegadas dá conta do recado. Hatch tem isofix de série



Hyundai HB20

É o único a ter ajuste de altura e profundidade do volante. Não tem tela e nem velocímetro digital

Chevrolet Onix

Não tem encosto e cinto de 3 pontos para o passageiro central. A tela, de série, é uma dos melhores do mercado

lhor – dá até para dizer que a Fiat se inspirou no MyLink. A central da Chevrolet é mais intuitiva, a interface é mais moderna e, por isso, com trocas mais ágeis de telas. Porém, nenhuma delas tem GPS integrado.

Em dirigibilidade, os três hatches merecem elogios. No entanto, o grande destaque fica para o Hyundai HB20, que possui motor 1.6 e se sobressai em potência e torque. O resultado é notável tanto na estrada quanto na cidade. No trecho urbano, o Hyundai tem pique não importa o regime de rotação do motor e, no trecho rodoviário, também roda sem esforço – contribui o câmbio de seis velocidades.

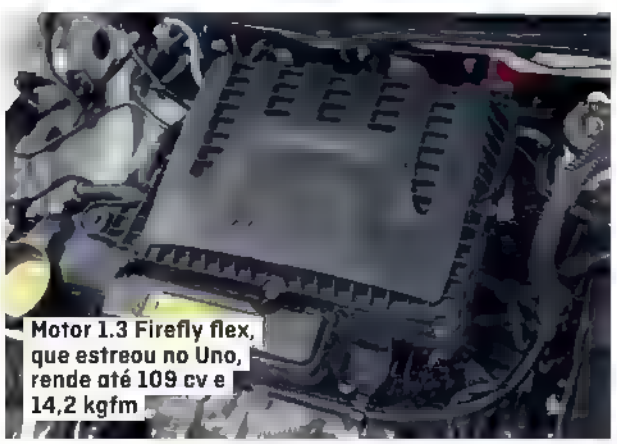
Infelizmente, não posso dizer o mesmo do Argo. Apesar de ter disposição, o hatch já nasce desfalcado com o câmbio manual de cinco marchas. A 120 km/h, o giro do motor passa dos 3.500 rpm e o barulho começa a incomodar dentro da cabine. No Onix este problema foi resolvido na reestilização no ano passado, quando o hatch passou a ter câmbio de seis velocidades. A mudança no hatch da Chevrolet criou uma disposição constante, com a vantagem de rodar em sexta a 120 km/h a 2.900 rpm, contra 3.700 rpm do antigo.

Assim como o Onix, o Argo tem escalonamento mais curto das primeiras marchas, o que permite uma quinta e uma sexta mais longas. Quem já dirigiu um Fiat manual não irá estranhar: a manopla tem engates bons e macios, mas é muito mole e tem o curso muito longo. Entre os adversários, a direção elétrica do Fiat é a mais leve e de respostas mais rápidas, mas os três concorrentes têm direção bem calibrada. O sistema hidráulico do HB20, que equipa toda a linha, é macio e competente.

Mas é na pista de testes que o bom desempenho do HB20 é atestado. O hatch foi de zero a

100 km/h em 10,1 segundos, ante 10,7 s do Onix e 11,4 s do Argo. A retomada de 60 a 100 km/h foi feita em 10,1 s, contra 10,3 s do Chevrolet e 10,4 s do Fiat. A frenagem também foi melhor: a 80 km/h parou em 25,5 metros, ante os 27,1 m de ambos os rivais na mesma prova. Apesar do resultado favorável nos testes, o HB20 tem os piores números de consumo – onde podem ter pesado o motor maior e a direção hidráulica. Com etanol, são 8,1 km/l na cidade e 9,9 km/l na estrada, segundo o Conpet (programa de eficiência energética do governo). O Argo marcou 9,2 km/l no urbano e 10,2 km/l no rodoviário e o Onix 8,6 km/l e 10,2 km/l, respectivamente.

No ajuste de suspensão, ponto positivo (de novo) para o Hyundai, que possui o acerto mais competente. Depois da reestilização, no fim de 2015, o hatch ganhou batente hidráulico para evitar "batidas secas" e o curso das molas traseiras foi aumentado. Apesar de preservar o conforto de rodagem, a suspensão do Argo é mole demais – o que não deve ser sentido na versão esportiva HGT. Apesar de ter adotado novas barras estabilizadoras em ambos os eixos, é dentro do Onix que mais se sente as imperfeições do asfalto.



Motor 1.3 Firefly flex, que estreou no Uno, rende até 109 cv e 14,2 kgfm

HYUNDAI
HB20
R$ 52.380

FIAT
Argo
R$ 53.900

CHEVROLET
Onix
R$ 56.650

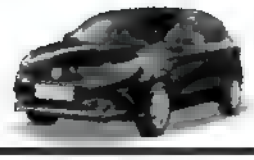
ITENS	HB20	Argo	Onix
AIRBAGS LATERAIS	ND	ND	ND
AR-CONDICIONADO			
AR DUAS ZONAS	ND	ND	ND
ASS. DE RAMPA	ND	ND	ND
BANCOS DE COURO	ND	ND	ND
CÂMERA DE RÉ	ND	R$ 1.200	R$ 630
CENTRAL MULTIMÍDIA	ND		
CHAVE PRESENCIAL	ND	ND	ND
COMANDOS NO VOLANTE			
COMP. DE BORDO			
CONTROLE DE TRAÇÃO	ND	ND	ND
FAROL NEBLINA	ND	R$ 1.900	
FAROL XENÔNIO	ND	ND	ND
GPS	ND	ND	ND
ISOFIX			ND
RODA DE LIGA	ND	R$ 1.900	ND
SENSOR DE RÉ		R$ 1.200	
TETO SOLAR	ND	ND	ND
TRIO ELÉTRICO		R$ 1.200	

S Série O Opcional ND Não disponível A Acessório

QUAL É O MAIS EQUIPADO?

Se a sua prioridade é conectividade, o Onix é o hatch mais equipado. O modelo tem tela multimídia de sete polegadas, trio elétrico e sensor de estacionamento de fábrica. No HB20, a tela blueMedia só está disponível para as versões de câmbio automático – de série, apenas sistema de som. Mas se o mais importante for segurança, vá de Argo ou de HB20. Ambos possuem isofix e cinto de três pontos para o passageiro central de trás. O Onix, inclusive, levou nota zero no teste de colisão do Latin NCAP, contra quatro estrelas do Hyundai. O Argo ainda não foi testado.

VERSÕES E ITENS



DRIVE		PRECISION		HGT		
1.0 Manual	1.3 Manual	1.3 Automatizado	1.8 Manual		1.8 Automático	
R$ 46.800	R$ 53.900	R$ 58.900	R$ 61.800	R$ 64.600	R$ 67.800	R$ 70.600

ITENS							
AIRBAGS LATERAIS	ND	ND	ND	O	O	O	O
AR-CONDICIONADO	S	S	S	S	S	S	S
AR-CONDICIONADO DIGITAL	ND	ND	ND	O	O	O	O
ASS DE RAMPA	ND	ND	S	S	S	S	S
BANCOS DE COURO	ND	ND	ND	O	O	O	O
CÂMERA DE RÉ	O	O	O	O	O	O	O
CENTRAL MULTIMÍDIA	O	S	S	S	S	S	S
CHAVE PRESENCIAL	ND	ND	ND	O	O	O	O
COMANDOS NO VOLANTE	O	S	S	S	S	S	S
COMP. DE BORDO	S	S	S	S	S	S	S
CONTROLE DE TRAÇÃO	ND	ND	S	S	S	S	S
FAROL NEBLINA	ND	O	O	S	S	S	S
FAROL XENÔNIO	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
GPS	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
ISOFIX	S	S	S	S	S	S	S
RETROVISOR ELETROCRÔMICO	ND	ND	ND	O	O	O	O
RETROVISOR C/REBATIMENTO	ND	ND	ND	O	O	O	O
RODA DE LIGA 14"	S	S	S	ND	ND	ND	ND
RODA DE LIGA 15"	ND	O	O	S	S	ND	ND
RODA DE LIGA 16"	ND	ND	ND	O	O	S	S
RODA DE LIGA 17"	ND	ND	ND	ND	ND	O	O
SENSOR DE RÉ	O	O	O	O	O	O	O
TETO SOLAR	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
TRIO ELÉTRICO	O	O	S	S	S	S	S
SENSOR CREPUSCULAR	ND	ND	ND	O	O	O	O
SENSOR DE CHUVA	ND	ND	ND	O	O	O	O
SENSOR DE PRESSÃO (PNEUS)	ND	S	S	S	S	S	S

S Série O Opcional ND Não disponível A Acessório

PACOTES DE OPCIONAIS

KIT Multimedia Central multimídia, tela de sete polegadas, volante multifuncional e segunda entrada USB

KIT Parking Sensor de estacionamento traseiro e câmera de ré com linhas dinâmicas

KIT Convenience Vidros elétricos e retrovisores externos com repetidores de seta e função Tilt Down.

KIT Rádio Connect AUX, USB, MP3, AM e FM, Bluetooth e volante multifuncional

KIT Stile Faróis de neblina e rodas de liga leve de 15, 16 e 17 polegadas

KIT Tech Chave presencial, rebatimento dos retrovisores, ar digital, quadro de instrumentos de TFT de sete polegadas, sensor de chuva, sensor crepuscular e retrovisor fotocromático

KIT Side Bags Airbags laterais

SEU BOLSO

PREÇO SUGERIDO
CESTA DE PEÇAS*
REVISÕES ATÉ 30 MIL KM
SEGURO**
DESVALORIZAÇÃO 1° ANO
GARANTIA
TAXA DE FINANCIAMENTO
VALOR DA PARCELA***
CONSUMO CIDADE/ESTRADA****

TESTE

ACELERAÇÃO

0-100 km/h (s)
0-400 m (s)
0-1.000 m (s)
Velocidade a 1.000 m (km/h)
Veloc. real a 100 km/h

RETOMADA DE VELOCIDADE

40-80 km/h (3ª m.)
60-100 km/h (4ª m.)
80-120 km/h (5ª m.)

FRENAGEM (ABS)

100-0 km/h (m)
80-0 km/h (m)
60-0 km/h (m)

DADOS DA MONTADORA

MOTOR
CILINDRADA
POTÊNCIA
TORQUE
VELOCIDADE MÁXIMA
CÂMBIO
DIREÇÃO
SUSPENSÃO
FREIOS
PNEUS
TRAÇÃO
CARROCERIA
COMPRIMENTO
LARGURA
ALTURA
ENTRE-EIXOS
TANQUE
PESO
PORTA-MALAS (FABRICANTE)
PORTA-MALAS (AFERIDO AE)

*Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível.
**Seguro: as cotações foram feitas pela Saucedo Seguros (11-2506-9242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus
*** 50% de entrada e saldo em 36 vezes **** Aferição feita por Autoesporte com etanol

1º	2º	3º
HYUNDAI HB20 Comfort Plus	FIAT Argo Drive	CHEVROLET Onix LTZ
R$ 52.380	R$ 53.900	R$ 56.650
R$ 3.252	R$ 4.662	R$ 4.111
R$ 1.134	R$ 1.160	R$ 1.284
R$ 3.005	R$ 1.663	R$ 2.394
11,3% (estimado)	-	8,3% (estimado)
5 anos	3 anos	3 anos
1,29%	1,21%	1,42%
R$ 998	R$ 959	R$ 1.072
8,1/9,9 km/l	9,1/11,9 km/l	8,3/12,4 km/l
10,1	11,4	10,7
17,1	17,8	17,5
31,4	32,8	32,3
165,1	158,4	158,5
98	95	96
6,9	6,9	6,6
10,1	10,3	10,3
15,5	16,3	16,1
39,9	42,7	42,8
25,5	27,1	27,1
14,2	15,7	15,4
Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 8V, flex	Dianteiro, transversal, 4 cil em linha, 8V, flex	Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 8V, comando simples, flex
1 591 cm³	1 332 cm³	1 389 cm³
128 (E)/ 122 (G) cv a 6 000 rpm	109 (E)/ 101 (G) cv a 6 250 (E)/6.000 (G) rpm	106 (E)/ 98 (G) cv a 6.000 rpm
16,5 (E)/ 16 (G) kgfm a 5 000 rpm	14,2 (E)/ 13,7 (G) kgfm a 3 500 (E)/ 3.500 (G) rpm	13,9 (E)/ 13 (G) kgfm a 4 800 rpm
189 Km/h	184 Km/h	180 Km/h
Manual de 6 marchas	Manual de 5 marchas	Manual de 6 marchas
Hidáulica	Elétrica	Elétrica
Independente McPherson na dianteira e eixo de torção na traseira	Independente McPherson na dianteira e eixo de torção na traseira	Independente McPherson na dianteira e eixo de torção na traseira
Discos ventilados na frente e tambores atrás	Discos ventilados na frente e tambores atrás	Discos ventilados na frente e tambores atrás
185/60 R15	175/65 R14	185/65 R15
Dianteira	Dianteira	Dianteira
Hatch, 4 portas, 5 lugares	Hatch, 4 portas, 5 lugares	Hatch, 4 portas, 5 lugares
3,92 m	3,99 m	3,93 m
1,68 m	1,72 m	1,70 m
1,47 m	1,50 m	1,47 m
2,50 m	2,52 m	2,52 m
50 litros	48 litros	54 litros
1 040 kg	1 140 kg	1 042 kg
300 litros	300 litros	280 litros
276 litros		313 litros

O HB20 registra os melhores números de aceleração, retomada e frenagem

O dono do pior 0 a 100 km/h é o Argo, que realizou a prova em 1,3 s a mais do que o HB20

NOTAS

	HYUNDAI HB20	FIAT Argo	CHEVROLET Onix
CONFORTO			
Acabamento	7	8,5	7,5
Espaço interno	7	8,5	7,5
Porta-malas	7,5	8	8
Ergonomia	8,5	8	7,5
Equipamentos de série	7,5	8,5	7,5
Equip. de segurança	8	8,5	7
Subtotal	***7,5***	***8,3***	***7,5***
DINÂMICA			
Motor	9	8	8
Frenagem	9	7,5	7,5
Suspensão	8,5	7,5	7
Desempenho	9,5	8	8,5
Consumo	7	8,5	8
Câmbio	8,5	7,5	8
Sensação ao volante	9	8,5	8
Subtotal	***8,6***	***7,9***	***7,8***
MERCADO			
Preço	8,5	8	7
Garantia	9	7,5	7,5
Seguro	6,5	9	7,5
Revisões	7,5	7,5	7,5
Preço das peças	8,5	6,5	7
Atualidade	7,5	9	7
Subtotal	***7,9***	***7,9***	***7,2***
TOTAL	**153,5**	**153**	**143,5**

1º

2º

3º

FIAT
Argo

Tem interior com bom acabamento e isofix e start/stop de série desde a versão de entrada. A direção elétrica é bem calibrada, mas o câmbio com engates moles e longos demais deveria ter seis velocidades. Do trio, tem o melhor espaço interno

HYUNDAI
HB20

O Hyundai leva a melhor em desempenho, conjunto mecânico e dinâmica. Na pista, deixa Onix e Argo para trás em quase todos os testes. Apesar de não ter conectividade como ponto forte e ficar devendo um painel mais refinado, o modelo vem bem equipado e preza por segurança.

CHEVROLET
Onix

Tem uma das melhores centrais multimídias do segmento, mas deve em ajuste de suspensão e itens de segurança. É o único a não ter cinto de três pontos e apoio de cabeça para o passageiro central do banco de trás, além de Isofix

MINI COUNTRYMAN COOPER S | R$ 193.950*

Maximizaram o Mini

SEGUNDA GERAÇÃO DO CROSSOVER CHEGA COMO IMPORTADO E OFERECE DESEMPENHO E DINÂMICA DE SOBRA NA VERSÃO COOPER S. MAS O PRECINHO...

Alec Issigonis tinha visão de futuro. O seu Mini de 1959 dedicava quase 80% da carroceria aos passageiros, era econômico como o racionamento de combustível da Crise de Suez de 1956 exigia e, de quebra, tornou-se um carrinho fashion para o dia a dia. Na sua época, Countryman era apenas o nome da perua Austin do Mini, o greco-britânico não o teria imaginado como crossover nem nos últimos dos seus dias – ele faleceu aos 81 anos, em 1988. Se o antigo Mini era perfeito para o seu tempo, o Countryman é a resposta da marca para o segmento que mais cresce mundialmente. E quer saber? Depois de alguns dias com o Countryman Cooper S, acho que Sir Alec teria curtido a transmutação, ainda mais na versão top com 2.0 turbo e tração integral.

Talvez o preço de R$ 193.950 tivesse desalinhado os cabelos gomalinados de Issigonis. Com esse valor você podia levar o antigo Countryman John Cooper Works de 218 cv para casa. No entanto, ao contrário do antecessor, o crossover vem como importado e isso o deixa à mercê do dólar. Do Mini baratinho do pós-guerra ficou apenas o estilo.

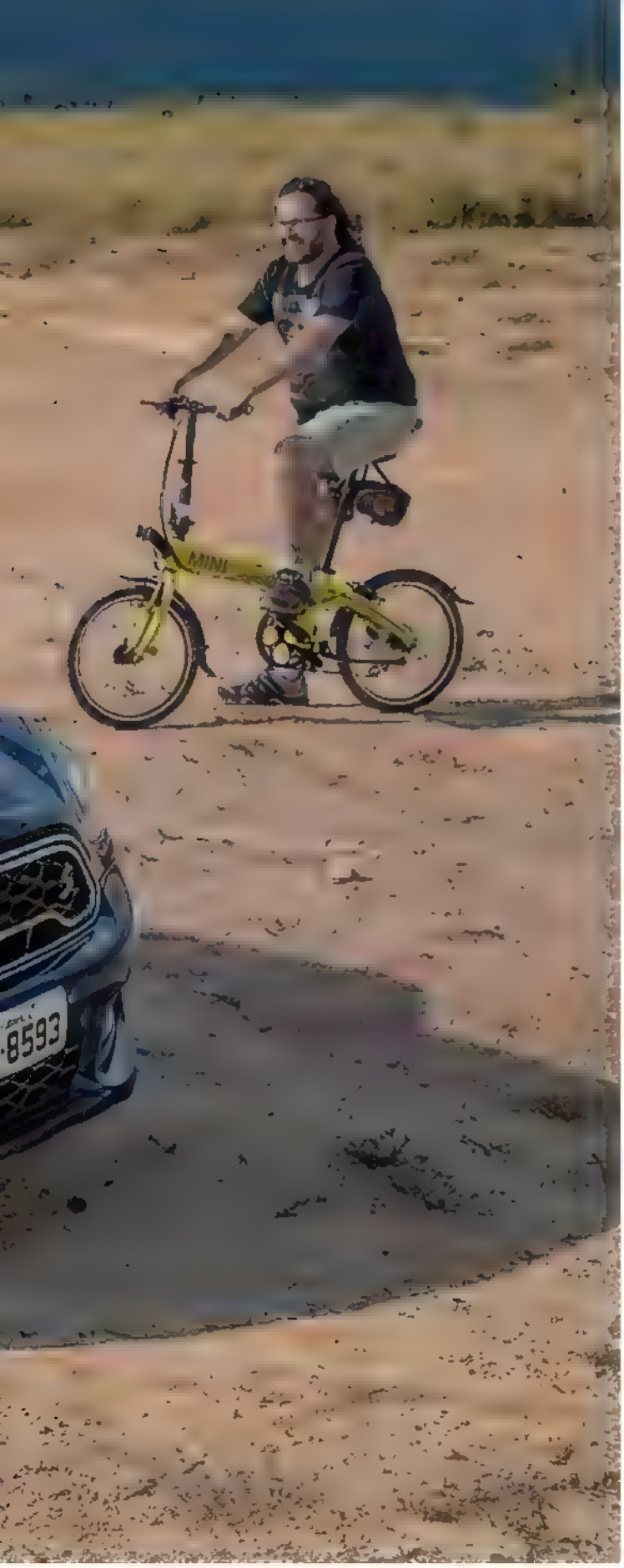
E isso o Countryman tem de sobra. Os faróis amendoados estão mais horizontais, o que colabora para a sensação de um carro mais largo e assentado no chão. As laterais ganharam volume graças aos para-lamas bem demarcados, um truque que já vimos no Chevrolet Cobalt que dá robustez ao crossover. Somado a isso, as enormes lanternas dos novos Minis finalmente encontraram um corpo à altura.

JULIO CABRAL
(jcabral@edg.abc.com.br)

A evolução em direção e desempenho veio acompanhada de melhorias no acabamento e na ampliação do espaço interno, dois pontos em que o primeiro Countryman não se destacava

O alto valor cobrado pelo Cooper S All4 acaba deixando a versão como a menos vendida da gama do crossover, por mais que seja divertida

MARCOS CAMARGO



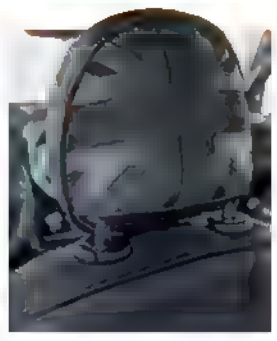
Os bancos traseiros são tripartidos e correm sobre trilhos, assim você pode aumentar o porta-malas ou dar mais espaço aos ocupantes de trás

Motor 2.0 de 192 cv é o mesmo do hatch, mas vem acompanhado do câmbio automático de oito marchas e conta com a opção de tração integral All4 para dar mais aderência

Da primeira geração, ficou o teto rebaixado na altura dos vidros traseiros. Visto de lado, parece um boné virado para trás ou um capacete de ciclista. É apenas um de vários toques moderninhos que tornaram a Mini no mascote dos hipsters. Consciente desse trunfo, a marca oferece uma série de acessórios e lifestyle, de potes para chá a uma bicicleta dobrável de alumínio, essa mesma ao lado do Countryman.

Por mais que o guidão rebata, o assento recolha e o quadro dobre, seria duro encaixar a bicicleta de R$ 4.600 no porta-malas do antigo Countryman, algo mais fácil graças aos 450 litros do atual. Somente o Clubman aumentou mais de uma geração a outra, são 20 centímetros extras, enquanto o entre-eixos esticou em 7,5 cm. Deram uma maximizada no Mini gra-

*Preço sugerido



ças à plataforma UKL2, aquela mesma do BMW Série 2 Active Tourer. Dois adultos de 1,84 m vão bem atrás, mas o terceiro terá que se virar com as pernas em razão do alto túnel central que abriga o cardã. Não é o único preço que você tem que pagar: são R$ 25 mil a mais do que o Cooper S 4X2 (R$ 168.950).

O All4 ajuda o 2.0 turbo de 192 cv e 28,5 kgfm a ir de zero a 100 km/h em 7,4 segundos, enquanto garante aderência máxima ao conjunto de 1.510 kg. Ele pode perder para os Minis hatches de tração dianteira na hiperatividade nas curvas, no que atrapalha o entre-eixos longo. Porém, é muito ágil para um crossover. As retomadas e frenagens foram igualmente curtas. Esperto e suave, o automático de oito marchas faz proveito da força plena do motor, cujo torque e potência máximas quase se emendam. Por outro lado, a esportividade impactou o consumo urbano, de 8,5 km/l, a despeito do start-stop, marca que avança para 14,3 km/l no rodoviário.

Espaço interno é ótimo para quatro adultos altos, mas teto solar e bancos com revestimento diferenciado como esse acima são opções por R$ 4 mil e R$ 1,3 mil, respectivamente

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **7,4 s**
0 - 400 m **15,4 s**
0 - 1.000 m **28,3 s**
Vel. a 1.000 m **185,1 km/h**
Vel. real a 100 **98 km/h**

RETOMADA
40-80 km/h (Drive) **3,4 s**
60-100 km/h (D) **4,3 s**
80-120 km/h (D) **5,2 s**

FRENAGEM
100 - 0 km/h **38,8 m**
80 - 0 km/h **25,2 m**
60 - 0 km/h **13,8 m**

CONSUMO
Urbano **8,5 km/l**
Rodoviário **14,3 km/l**
Média **11,4 km/l**
Aut. em estrada **729,3 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 2.0, 16V, comando duplo, turbo, injeção direta de gasolina

POTÊNCIA
192 cv entre 5 000 e 6 000 rpm

TORQUE
28,5 kgfm entre 1.300 e 4 600 rpm

CÂMBIO
Automático de oito marchas, tração integral

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e braços sobrepostos (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e discos rígidos (tras.)

PNEUS
225/45 R19

DIMENSÕES
Comprimento **4,29 m**
Largura **1,82 m**
Altura **1,55 m**
Entre-eixos **2,67 m**

TANQUE
51 litros

PORTA-MALAS
450 litros (fabricante)

PESO
1.510 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
8,8 pol., sensível ao toque

GARANTIA
2 anos

CESTA DE PEÇAS**
R$ 24.375

SEGURO***
R$ 4.304

REVISÕES
10 mil km **ND**
20 mil km **ND**
30 mil km **ND**

**Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível

***Seguro:** as cotações foram feitas pela Sul América Seguros (11-2506-92420) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus

O seletor tem três comportamentos para direção, motor, câmbio e suspensão. O Green é o mais econômico, o Normal é para o cotidiano e o Sport o transforma em um hot hatch superdesenvolvido. Todos podem ser personalizados, dá até para manter as respostas do Sport e deixar a suspensão menos durinha. Não digo macia porque isso é para o Countryman 1.5 de R$ 144.950 e seus pneus de perfil alto. Subir uma montanha em Pirapora do Bom Jesus (SP) para fotos exigiu movimentos de xadrez para não cortar os Pirelli Cinturato P7 225/45 R19 runflat. Até a bicicletinha com pneus sem ranhuras é voltada para o asfalto. A Mini não alimenta essa fantasia e chama o seu crossover de Sport Activity Vehicle (SAV), mais um aventureiro do que trilheiro.

O patamar mais premium pretendido foi alcançado, o painel e portas têm segmentos macios. As inúmeras referências continuam lá, exemplo do acelerador "prancha de surfe" e os interruptores, além do para-brisa envolvente. Há head-up display e mimos como ar duas zonas, bancos elétricos com duas memórias para o motorista, som Harman Kardon e iluminação personalizável. O multimídia de 8,8 polegadas passou a ser sensível ao toque e não dispensou o útil comando trackpad no console e tem 20 GB de memória para músicas e arquivos.

O senão mesmo é o preço, que não inclui opcionais como o teto solar panorâmico de R$ 4 mil, sem falar no park assist com sensor dianteiro, também cotado a R$ 4 mil, e câmera de ré, outros R$ 1.500. Com até R$ 2 mil pedido pelas pinturas especiais, estamos falando de mais de R$ 205 mil, valor próximo dos rivais completos. Crescer nunca é fácil.

Conta-giros e velocímetro são fixos na coluna de direção, mas o head up-display já traz tudo que você precisa saber

LETRINHA DE RESPEITO

John Cooper teria gostado do desempenho desse Mini

TESTAMOS

NISSAN KICKS SL CVT | R$ 94.900*

Sou brasileiro

KICKS FINALMENTE GANHA PRODUÇÃO NACIONAL, ACOMPANHADA DE NOVAS VERSÕES E PACOTE DE ITENS DE SEGURANÇA ATIVA

Era tudo o que estava faltando para o Kicks, que começou a sair da linha de produção da Nissan em Resende (RJ) em maio deste ano. O SUV compacto já vinha em um crescendo de vendas desde o início do ano e chegou a ficar em falta em algumas concessionárias. Agora a rede volta a ser abastecida, com direito a uma nova versão de entrada S com câmbio manual que parte de R$ 70.500 e já traz de série assistência e controle eletrônico de frenagem (EBD), sistema de partida em rampas (HSA) e rádio CD Player com entrada auxiliar, conexão USB e Bluetooth. Porém, é na versão SL CVT que o crossover fica realmente interessante.

Com preço incial de R$ 94.900, o Kicks topo de linha traz alguns elementos visuais que marcam a diferença em relação ao modelo mexicano, como as maçanetas cromadas e novas combinações de cores para a pintura do teto e da carroceria. Por dentro, há ainda o sistema multimídia Nissan Multi-app, o mesmo já utilizado no March e no Versa, com a função de download de aplicativos na memória interna de 2 GB de capacidade de armazenamento e conexão direta com a internet (Waze e Spotify já vêm instalados). A antiga tela continuará disponível para as versões de entrada do SUV compacto. Os retrovisotres também trazem função de rebatimento eletrônico automático quando as travas do carro são acionadas pelo controle.

Além disso, um novo pacote opcional Pack Tech (disponível por R$ 2.400 extras) adiciona farois dianteiros com assinatura de led, além de alerta de colisão frontal e assistente inteligente de frenagem. Os sistemas de prevenção de acidente atuam principalmente em baixas velocidades (até 45 km/h) e ajudam a chamar a atenção caso o carro à frente pare ou reduza bruscamente a velocidade. Embora o pedal de freio atue mesmo que o motorista demore a responder, a resposta é menos afinada do que outros similares oferecidos em modelos superiores e é comum se deparar com mais de uma situação em que o alerta não é acio-

ALBERTO CATALDI
(acataldi@edglobo.com.br)

Acabamento e conforto são principais destaques, reforçados pela motorização justinha

Pacote de sistemas de assistência é diferencial, mas tecnologia é inferior a de concorrentes

MARCOS CAMARGO

nado sem um motivo aparente. O mesmo pode ser dito da direção elétrica, que deve um pouco em progressividade para situações de alta velocidade. Para manobras, porém, o sistema continua macio e prático.

A motorização do Kicks nacional segue a mesma. O que é bom, pois nada precisava ser mudado. O motor 1.6 flex de 114 cv cabe justinho nas necessidades do utilitário, que consegue rodar sem esforço mesmo quando cheio. O câmbio CVT não dá a sensação de falta de fôlego e, mesmo nas situações em que o torque de 15,5 kgfm é mais presente, não deixa o giro do motor subir demais.

O maior trunfo do Kicks em relação aos concorrentes ainda é o combo acabamento-conforto. Com diferentes materiais agradáveis ao toque, painel e bancos têm cuidados nas texturas e na finalização dos encaixes e costuras. Tanto a fileira dianteira quanto a traseira dão bom espaço para as pernas, assim como para as cabeças dos ocupantes. Cinco pessoas conseguem ficar a bordo e ter boa visibilidade pelas janelas, posicionadas um pouco acima da linha que os concorrentes adotam. É uma pena que os cincos de segurança sejam bem curtos, o que dificulta a vida dos pais na hora de encaixar um bebê conforto.

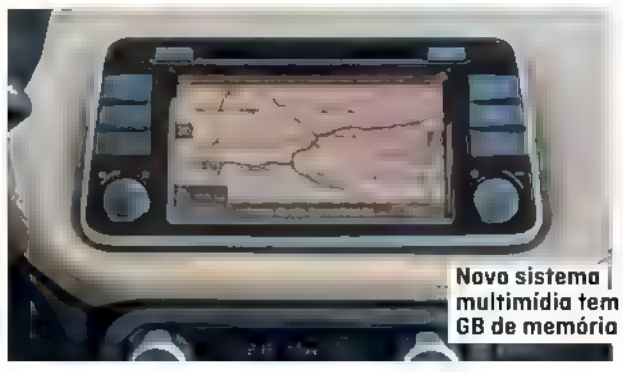
O porta-malas surpreende com a versatilidade de seus 432 litros e o acesso é fácil. Na versão nacional, o console superior não é mais bipartido, o que torna mais simples a carga e a descarga. A câmera 360º ajuda muito ao estacionar em garagens apertadas e amplia mais ainda a sensação de visibilidade – que só é prejudicada pela coluna A um pouco espessa.

A expansão da linha Kicks ainda inclui uma nova versão S com câmbio CVT e modo sport para o fim de julho. A Nissan decididamente não quer mais deixar os clientes na fila de espera – ou indo para a loja concorrente.

Luzes de led fazem parte de pacote opcional

Tela de TFT de 7" traz 12 opções de configuração

Conforto é garantido mesmo para um compacto


Novo sistema multimídia tem 2 GB de memória

FICHA TÉCNICA

MOTOR
1.6 Dianteiro, transversal, 4 cilindros em linha, 16V, comando duplo, flex

POTÊNCIA
114 cv a 5.600 rpm

TORQUE
15,5 kgfm a 4.000 rpm

CÂMBIO
Automático tipo CVT, tração dianteira

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)

PNEUS
205/55 R17

DIMENSÕES
Compr. **4,29 m**
Largura **1,76 m**
Altura **1,59 m**
Entre-eixos **2,61 m**

TANQUE
41 litros

PORTA-MALAS
432 litros (fabricante)

PESO
1.142 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

CESTA DE PEÇAS**
R$ 3.929

SEGURO***
R$ 2.973

REVISÕES
10 mil km **R$ 410,00**
20 mil km **R$ 565,00**
30 mil km **R$ 410,00**

*Preço sugerido **Retrovisor direito, farol direito para choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível ***Seguro, as cotações foram feitas pelo XXXXXXXXXX (XXXXXXXXX) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus

FESTAMOS

VOLVO XC60 T6 INSCRIPTION | 62.195 EUROS*

Mini-XC90? Sim!

DE OLHO NA LIDERANÇA DO SEGMENTO, A NOVIDADE TRAZ MUITO RECHEIO E SEGURANÇA DE PONTA; MESMAS QUALIDADES QUE JÁ FIZERAM A FAMA DO IRMÃO MAIOR

O Volvo XC60 totalmente renovado – e com baita inspiração no irmão maior XC90 – só chegará ao Brasil em setembro, mas fomos até Barcelona, na Espanha, conhecer a nova geração do SUV. Por ora, é a versão T5 que já tem passaporte carimbado para desembarcar aqui (com preços entre R$ 235.950 e R$ 266.950), enquanto nós andamos com a "quase-topo" T6 Inscription.

Olhando só a ficha técnica, nem parece que a novidade mudou tanto. Afinal, as dimensões são quase iguais e a principal diferença está nos 9 cm extras de entre-eixos, mas a plataforma modular emprestada da linha 90 (S90, V90 e XC90) garantiu uma bela evolução ao volante – a estrutura da geração anterior continua "viva" no Land Rover Discovery Sport.

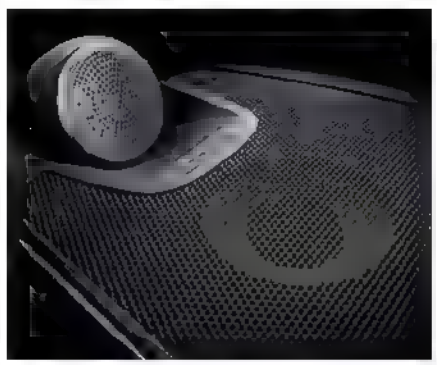
De acordo com a própria marca, não há muita mudança no peso. Porém, a nova estrutura aumentou os níveis de rigidez torcional (o número não foi anunciado) e melhorou as proporções da carroceria. Ou seja: o grande balanço frontal, que aliado à tração dianteira das versões a gasolina oferecidas por aqui provocava "saídas de frente", disse adeus!

Boa notícia é que o sistema de tração integral virá de série em todas as configurações, assim como a direção com assistência elétrica e o câmbio automático de oito marchas com trocas sequenciais na alavanca. Na versão T5, o motor 2.0 turbo de quatro cilindros Drive-E é praticamente o mesmo do atual, mas com pequenas atualizações. O resultado são 254 cv e 35,7 kgfm a baixíssimos 1.500 rpm.

GABRIEL AGUIAR
(goguiar@edglobo.com.br)

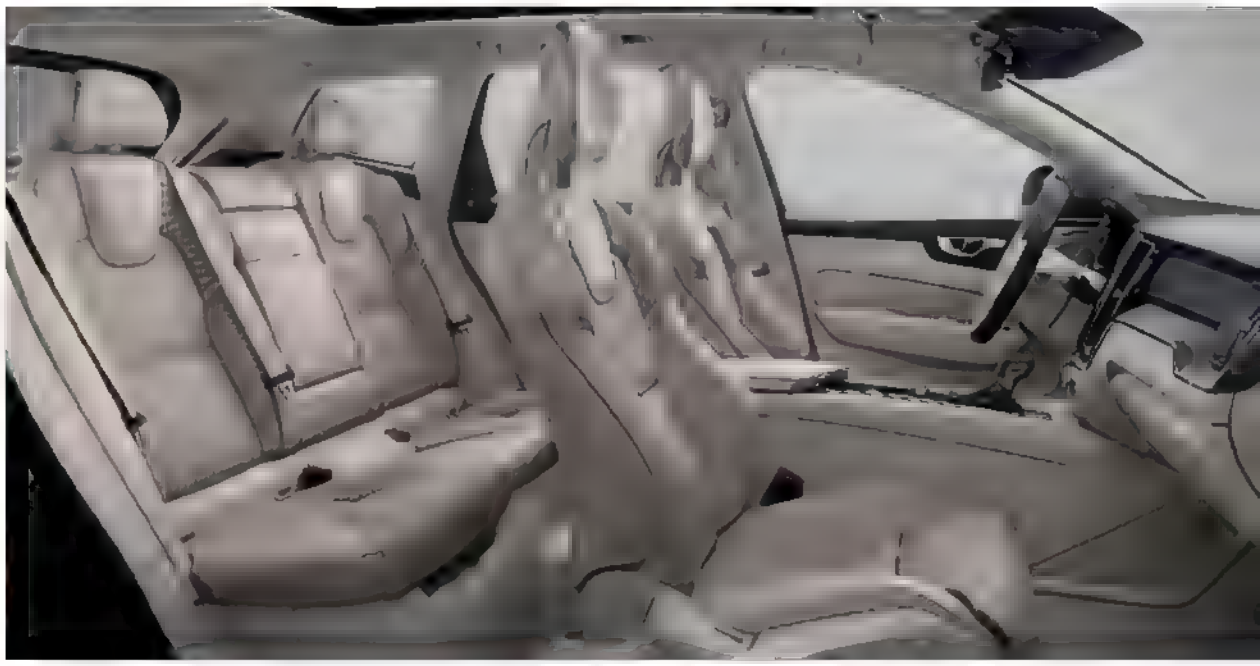
Itens de série e qualidade de construção são dignos dos modelos mais caros do fabricante

Por ora, haverá apenas uma opção de motorização para o Brasil e custos de manutenção ainda são incertos



DIVULGAÇÃO

Além de intuitiva, a tela da central multimídia substitui boa parte dos comandos físicos



No cabine, a única peça de plástico rígido é a tampa do porta-luvas

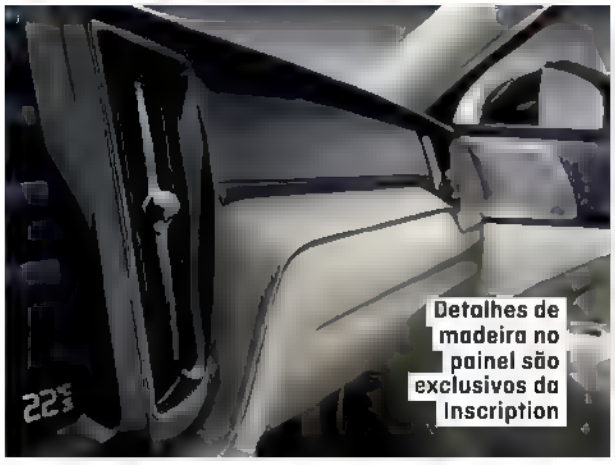
Em números, são 6,8 segundos para chegar aos 100 km/h. Na prática, o SUV de entrada e modelo mais vendido da marca (pelo menos até 2018, quando o caçula XC40 será lançado lá fora) garante refinamento técnico digno dos modelos mais caros. Na versão avaliada, a suspensão a ar garantia conforto sem comprometer a estabilidade, enquanto a transmissão trocava as marchas como passe de mágica.

Prefere uma tocada mais agressiva? Basta selecionar a opção Dynamic entre os cinco modos de condução disponíveis para assistir à mudança de personalidade. O espetáculo começa com a suspensão baixando alguns centímetros (além de aumentar a rigidez), enquanto o câmbio passa a "forçar" mais o motor. Borboletas atrás do volante? Exclusividade da configuração "esportivada" R-Design.

Agora, se você prefere aliar conforto à direção não tão leve, se prepare para configurar o carro à sua maneira – no modo Comfort, o volante pode ficar excessivamente sensível

*Preço sugerido para a Espanha

Repare: as portas cobrem as soleiras e evitam o acúmulo de sujeira e poeira



Detalhes de madeira no painel são exclusivos da Inscription

em velocidades mais elevadas. Show à parte é a condução semiautônoma, que está mais inteligente que nunca, controla a direção em rodovias com poucas curvas, além de evitar colisões na cidade de até 60 km/h.

OK, não teremos a versão T6 de 319 cv e 40,8 kgfm, mas os avanços em construção, tecnologia e segurança justificam o investimento de R$ 21 mil em relação à configuração mais barata do XC60 vendido atualmente. Afinal, falando apenas da motorização, a opção "menos potente" já é suficiente para garantir bom fôlego ao antecessor e até acelerações (ou retomadas) um pouco mais empolgadas.

Além disso, outros dois conjuntos mecânicos se somarão ao cardápio do SUV no Brasil até o fim do ano que vem: um 2.0 turbodiesel completamente novo capaz de entregar 235 cv e ótimos 48,9 kgfm a partir de 1.750 rpm; enquanto o híbrido T8 chegará como variante mais cara (e forte) do modelo, com 407 cv e 65,2 kgfm, e capacidade de acelerar até os 100 km/h em apenas 5,3 segundos.

Por dentro, a novidade faz jus ao apelido de mini-XC90: o painel segue o desenho minimalista que se tornou padrão entre os irmãos da linha 90, há muito conforto a bordo e acabamento de primeira. A tampa do porta-luvas é a única peça de plástico rígido aparente – porém, no rival Mercedes GLC é emborrachada. O console central com tela de nove polegadas é intuitivo e substitui os comandos físicos (segundo o fabricante, são apenas oito botões, contra a média de até 45 dos concorrentes).

Desde a Momentum, haverá ar-condicionado digital de duas zonas, teto solar panorâ-

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 4 cil em linha, 2.0, 16V, turbo, compressor volumétrico, comando duplo, injeção direta de gasolina

POTÊNCIA
320 cv a 5 700 rpm

TORQUE
40,8 kgfm a 2.200 rpm

CÂMBIO
Automático de 8 marchas, tração integral

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. Duplo A (diant.) e multi link (tras.)

FREIOS
Discos ventilados

PNEUS
255/45 R20

DIMENSÕES
Compr.: **4,68 m**
Largura **1,90 m**
Altura **1,65 m**
Entre-eixos **2,86 m**

TANQUE
71 litros

PORTA-MALAS
505 litros (fabricante)

PESO
2 162 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
9 pol., sensível ao toque

GARANTIA
2 anos

Em breve, chegarão ao país opções híbrida e turbodiesel

mico, quadro de instrumentos digital de oito polegadas (nas demais opções são 12,3 polegadas), bancos com regulagens elétricas, partida por botão – chave presencial só vem nas versões mais caras –, assim como todos os airbags e assistências possíveis e imagináveis.

Honrando a previsão do próprio fabricante, que pretende zerar as mortes em acidentes até 2020 com os carros da empresa, o SUV inaugura um novo batalhão de "anjos da guarda", como o suporte de direção ativa capaz de evitar a colisão contra veículos que venham na pista contrária e facilitam manobras evasivas. Como opcional, a "babá" também pode atuar junto ao alerta de ponto cego.

E olha que a missão do XC60 não será nada fácil. "O grande objetivo é retomar a liderança do segmento", diz João Oliveira, diretor de vendas da marca. A intenção é assumir o topo já em 2018 – desde o ano passado, a posição pertence ao Land Rover Discovery Sport – e, para isso, será preciso emplacar algo em torno de 250 a 300 unidades por mês.

Vale a compra? Sim! Se em algum momento o mercado duvidou das qualidades da Volvo frente às alemãs, o todo-poderoso XC90 deixou claros os dotes da sueca. Agora, a fórmula assume o tamanho menor, com lista de itens para lá de completa, segurança avançada e muita tecnologia. A única dúvida fica por conta dos preços de manutenção aqui.

Dependendo da versão, haverá rodas de liga leve aro 19, 20 e 21

SALADA MISTA DE AÇOS ESPECIAIS

As peças amarelas representam os aços de resistência "muito alta", enquanto as partes vermelhas são feitas com aços de resistência "ultra-alta" – pensada para manter a área dos passageiros intacta. Note como o túnel de transmissão é feito de aço comum (cinza) para se deformar. Com isso, a base rígida dos assentos dianteiros, feita com aço de resistência extra alta, se desloca para o centro do veículo e afasta os ocupantes de impactos laterais.

O câmbio que faltava

TRANSMISSÃO CVT PODE DAR AO CAPTUR O FÔLEGO QUE PRECISAVA PARA AS VENDAS. MAS ESSE NÃO É O FIM DA CAIXA AUTOMÁTICA DE QUATRO MARCHAS QUE VEM DE LINHA

Há quase três meses no mercado, o Renault Captur ainda não embalou em vendas. Ainda! Isso pode mudar agora, com o lançamento das versões equipadas com o motor 1.6 SCe 16V e câmbio CVT, que chegam com preços entre R$ 84.900 (Zen) a R$ 88.900 (Intense).

Até então, a caixa manual de cinco marchas era a única opção para essa motorização. Quem desejasse o Captur automático precisaria pensar na versão topo de linha com motor 2.0, ofertado apenas com câmbio automático de quatro marchas, não muito eficiente.

Com o novo conjunto mecânico, a Renault passa a oferecer uma combinação mais equilibrada entre conforto, desempenho e consumo. Mais ou menos como é o Nissan Kicks. E não por acaso. Além de usar um motor derivado do usado pelo nipo-brasileiro, agora feito em Resende (RJ), ambos compartilham a mesma transmissão automática CVT X-Tronic. Coisas do grupo Renault-Nissan

Dotada de seis marchas virtuais, a caixa continuamente variável é suave e faz uma boa dupla com o motor 1.6 16V, que entrega 120 cv e 16,2 kgfm a 4.000 rpm. Se o Renault não parece tão ágil quanto o Nissan, a culpa é dos 100 kg extras em seu peso. Ele, no entanto, não vai deixar você na mão no dia a dia urbano. O câmbio entrega o conforto prometido, mas não estranhe se ele reclamar de mudanças repentinas de velocidade ou inclinação. Vai encarar uma serrinha no fim de semana? O CVT vai reclamar antes de encontrar a melhor relação de marcha. Ainda assim, a caixa da Nissan é bem mais eficiente e moderna que a veterana caixa automática da versão topo de linha, que, segundo a Renault, será mantida como está.

TEREZA CONSIGLIO
(tfrigo@edglobo.com.br)

Conforto de rodagem e bom nível de equipamentos são os pontos fortes do Captur

Interior poderia ser mais caprichado, não há materiais macios ao toque nas superfícies

RODOLFO BUHRER/DIVULGAÇÃO

Câmbio CVT X-Tronic da Nissan simula seis marchas

É bem equipado, mas há muito plástico rígido por toda parte

Bancos têm abas e abraçam bem o motorista

Mas conforto é o ponto-chave do Captur, que conta com isolamento acústico reforçado e suspensões bem calibradas, que até possuem um ajuste mais durinho, mas não chegam a comprometer a vida dos ocupantes. Falando nisso, com 2,67 metros, o espaço interno ainda pode ser elencado como um dos pontos positivos do carro, que leva com conforto até cinco passageiros adultos e suas bagagens graças ao porta-malas de 437 litros.

A lista de equipamento é boa, especialmente na versão topo de linha Intense. Além de quatro airbags (frontais e laterais dianteiros) e dos essenciais controles de tração e estabilidade, o modelo possui itens como partida por botão e chave presencial, ar-condicionado digital, sensor e câmera de ré, sensores de chuvas e crepuscular, controlador de velocidade de cruzeiro e volante com acabamento de couro e comandos do rádio e telefone, além da central multímia Media NAV 2.0, também presente na linha do irmão Duster.

A telinha sensível ao toque de sete polegadas é fácil de operar e integra sistema de som, funções do telefone, GPS e tem conectividade Bluetooth. Mas é uma pena que o design da cabine não seja tão elegante quanto o lado de fora do carro. Apesar de ter dois tons, ainda há excesso de plástico rígido na cabine. Há também soluções esquisitas do ponto de vista da ergonomia, como o botão Eco e o controlador de velocidade colocados próximos à base do freio de mão, entre os bancos dianteiros.

Já o consumo não surpreende. Mesmo com o modo Eco ativado e gasolina no tanque, suas médias de consumo são de 10,5 km/l na cidade e 11,7 km/l na estrada. Com etanol, esses números caem para 7,3 km/l e 8,1 km/l, segundo dados do Inmetro. Ainda assim, são índices melhores que os da versão 2.0

Na verdade, apesar de alguns deslizes, as novas versões intermediárias podem finalmente ampliar as vendas do Captur, embora não dê para entender por que a marca deixou o melhor para depois do lançamento.

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 4 cil em linha, 1.6, 16V, comando duplo, injeção eletrônica, flex

POTÊNCIA
120/118 cv a 5 500 rpm

TORQUE
16,2 kgfm kgfm a 4 000 rpm

CÂMBIO
CVT, tração dianteira

DIREÇÃO
Elétro-hidráulica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)

PNEUS
215/60 R17

DIMENSÕES
Compr. **4,32 m**
Largura **1,83 m**
Altura **1,61 m**
Entre-eixos **2,67 m**

TANQUE
50 litros

PORTA-MALAS
437 litros (fabricante)

PESO
1.286 kg

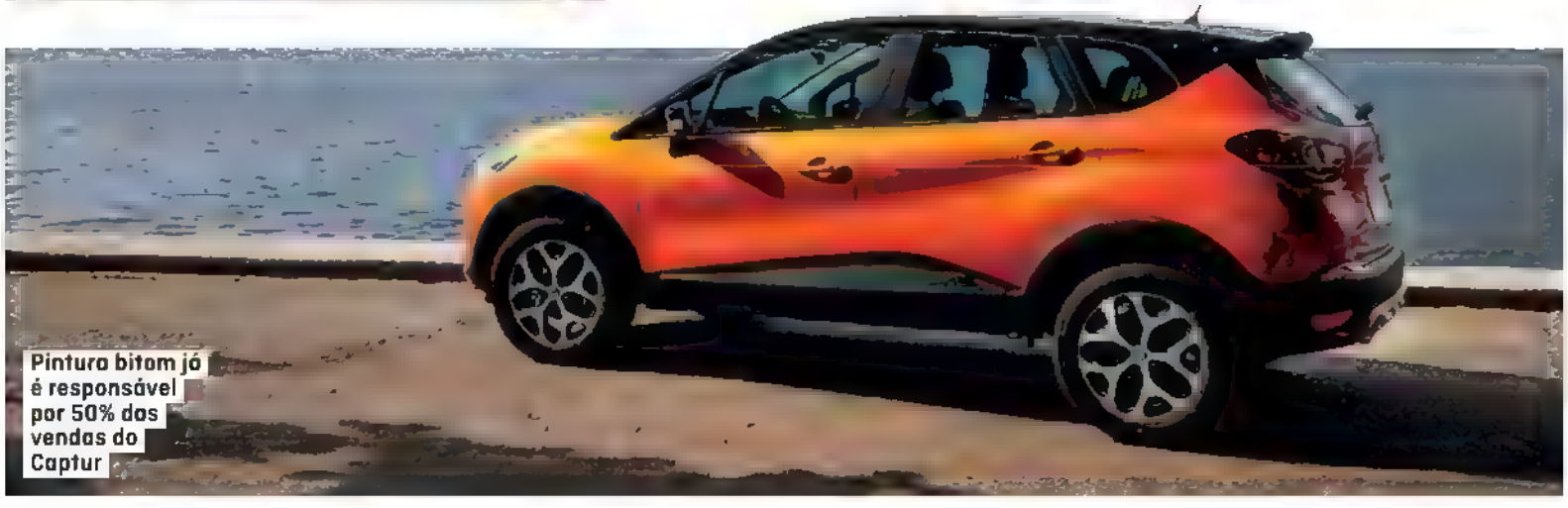
CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

CESTA DE PEÇAS**
R$ 4.579,67

SEGURO***
R$ 3.510

REVISÕES
10 mil km **R$ 475**
20 mil km **R$ 475**
30 mil km **R$ 475**


Pintura bitom já é responsável por 50% das vendas do Captur

*Preço sugerido **Retrovisor direito, farol direito para choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível ***Seguro: as cotações foram feitas pela seguradora (11 2506 9242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus

MERCEDES-BENZ C300 SPORT | R$ 241.900*

O caçula da família é rebelde

C 300 SPORT É A NOVIDADE DA CLASSE C POR AQUI. MONTADO NO BRASIL, O MODELO PASSA A SER O MAIS SOFISTICADO DA LINHA E CUSTA R$ 241.900

Atenção, fãs da Mercedes-Benz! Tem novidade na gama Classe C, a mais vendida da marca no País. Já pode ser encontrada nas concessionárias a nova versão C 300 Sport, que passou a ser a mais sofisticada da linha. Como o nome indica, a principal novidade do modelo está sob o capô: o motor quatro cilindros 2.0 turbo, capaz de entregar 245 cv e 37,7 kgfm com gasolina. O câmbio também é novo, o 9G-Tronic de nove marchas – que também passa a equipar as demais versões do Classe C no Brasil.

Tem mais: a suspensão é exclusiva, 1,5 cm mais baixa que a das demais, e o modelo ainda traz detalhes visuais únicos, tais como as capas de retrovisores, molduras e a parte inferior dos para-choques na cor preta, assim como as novas rodas de 18 polegadas. O conjunto faz parte do pacote estético AMG Line, que realça o espírito esportivo. Por dentro, não há mudanças significativas em relação aos demais, com destaque para a grande tela fixa de 8,4 polegadas da central.

Mas engana-se quem acha que o novo integrante da família chama a atenção apenas pelo estilo. De acordo com a empresa, o 2.0 turbo é de terceira geração e combina eficiência e baixos níveis de emissão de poluentes. Esse motor, vale lembrar, não é novidade na Mercedes: a série especial Anniversary Limited Edition, lançada no fim de 2016 por aqui e restrita a 100 unidades, trazia esse mesmo propulsor, mas combinado ao câmbio de sete marchas e com o visual clássico com a grade dianteira cromada, entre outros detalhes. De acordo com a fabricante, o C 300 Sport é 4,5% mais eficiente (entenda-se econômico) que a antiga série. Mérito da nova transmissão.

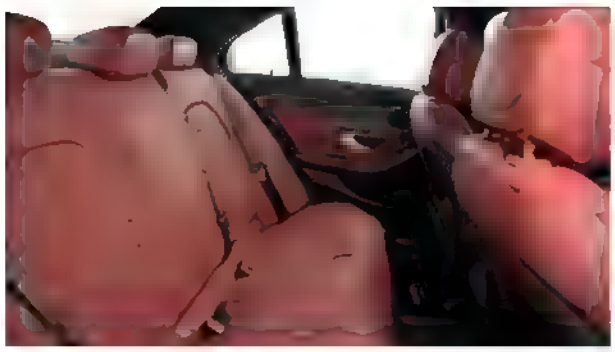
A versão também traz o programa Dynamic Select, por meio do qual é possível escolher entre quatro modos de condução (Eco, Comfort, Sport e Sport+), que modificam as respostas de acelerador e de direção. A novidade é a possibilidade de realçar a esportividade a bordo, por meio da reprodução do ronco do motor pelos alto-falantes. Ou seja, quem es-

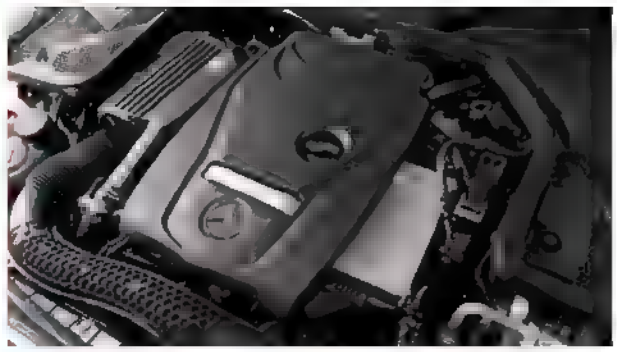
WILSON TOUME
(autoesporte@edg.globo.com.br)

O desempenho é superior ao do antigo C250 Sport e o nível de acabamento e conforto é um dos melhores da classe

O alto preço da versão relega o C300 Sport ao papel de coadjuvante dentro da gama Mercedes

DIVULGAÇÃO





FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, longitudinal, 4 cil em linha, 2,0, 16V, comando duplo, turbo, injeção direta de gasolina

POTÊNCIA
245 cv a 5.500 rpm

TORQUE
37,7 kgfm entre 1.200 e 4.000 rpm

CÂMBIO
Automático de 9 marchas, tração traseira

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (dianteira) e braços sobrepostos (traseira)

FREIOS
Discos ventilados

PNEUS
225/45 R18 (dianteiros)
245/40 R18 (traseiros)

DIMENSÕES
Comprimento **4,68 m**
Largura **2,02 m**
Altura **1,44 m**
Entre-eixos **2,84 m**

TANQUE
66 litros

PORTA-MALAS
480 litros (fabricante)

PESO
1.530 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
8,4 pol., não é sensível ao toque

GARANTIA
2 anos

tá do lado de fora não nota, mas os ocupantes terão a nítida sensação de que o escapamento soa muito mais "bravo" ao se adotar os modos Sport ou Sport+. A suspensão mais esportiva também agradou, sem se mostrar excessivamente dura ou desconfortável.

Grande novidade, o câmbio merece elogios pelo funcionamento suave. Ele aproveita bem o torque de 37,7 kgfm entre 1.200 e 4.000 rpm e ajuda o sedã a ir de zero a 100 km/h em 5,9 segundos declarados. A velocidade máxima só não passa dos 250 km/l pelo limitador.

O acabamento é esmerado e há vários programas de assistência ao condutor, como o Assistente de Ventos Transversais, que detecta rajadas de vento e ajuda a manter o carro em linha reta e o detector de fadiga, que alerta, caso o condutor exiba sinais de cansaço.

A Mercedes não divulga a expectativa de vendas do modelo, mas, de acordo com Dirlei Dias, gerente de vendas da empresa, o C 300 Sport deve responder por cerca de 10% a 15% de todos os Classe C vendidos no Brasil. A chegada da versão, aliás, provocou mudanças na gama. O C 200 deixou de ser comercializado, dando lugar ao C 250 Avantgarde. Já o C 180 flex passou a ser oferecido com visual esportivo ou clássico (com a grade cromada e a estrela de três pontas no capô). O C 300 Sport, por sua vez, substitui o C 250 Sport.

*Preço sugerido **Retrovisor direito, farol direito para choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível

HONDA CITY | R$ 81.400*

Uma pequena cirurgia

PRIMEIRO FACELIFT DA ATUAL GERAÇÃO DO SEDÃ DEU UM AR MAIS ESPORTIVO. CONTUDO, A MECÂNICA FICOU DEVENDO UNS CAVALINHOS A MAIS PARA EMPOLGAR

Uma pequena cirurgia plástica, tal como aqueles procedimentos que as pessoas fazem antes mesmo de serem necessários. O resultado não é espetacular, mas quem as vê depois disso percebe que estão mais jovens e belas, ainda que não saibam explicar o porquê. Mais ou menos a mesma coisa passou com o Honda City 2018, que começará a ser vendido até o início do ano que vem no Brasil.

As sutis mudanças no carro foram aplicadas onde sempre são: grades, faróis e entradas de ar. A grade é um pouco mais grossa, o que aumenta a presença do carro. Os faróis ganharam luzes diurnas de leds e as entradas de ar dianteiras são maiores, mesmo que esse aumento não tenha sido provocado por uma necessidade mecânica, porque, nesse quesito, o City não mudou. Atrás as lanternas são um pouco diferentes, da mesma maneira que o para-choque é novo. Mas mesmo colocando um carro ao lado do outro, não será fácil perceber as diferenças.

Além da grade, o que ficou maior no City 2018 foi a tela do sistema de comunicação e entretenimento. Com sete polegadas, ela parece até maior pela ausência de moldura. O design do painel é limpo, com poucos botões, o que ajuda visualmente mas não é tão prático na hora de operar os sistemas. A modernização do design infelizmente não alcançou a tecnologia. A Honda continua utilizando a entrada HDMI para usar a tela do carro como espelho do celular, quando quase todos já usam os muito mais fáceis Apple CarPlay e Android Auto. Quem usa iPhone pelo menos pode ter acesso a assistente pessoal Siri pressionando um botão na direção. O Bluetooth está disponível para fazer e receber chamadas mantendo as mãos no volante. O ar digital é o mesmo de antes e será aplicado no Fit facelift.

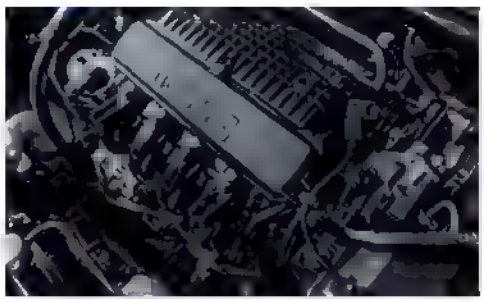
No México, a segurança é restrita ao duplo airbag e ABS. Porém, o mercado brasileiro já conta com airbags laterais e do tipo cortina no City mais caro. Para justificar o fato, a marca lembra a boa avaliação feita pelo Latin

SÉRGIO OLIVEIRA DE MELO
(autoesporte@edg.globo.com.br)

Os retoques foram pequenos, mas serviram para dar uma refrescada pontual no design do sedã

O motor 1.5 não tem o mesmo vigor do Fit vendido lá fora e o 1.0 turbo está fora de questão para a geração atual dos Honda compactos

DIVULGAÇÃO



Os faróis têm uma fita de leds como luz de rodagem diurna, um dos poucos retoques

NCAP, onde o carro conquistou cinco estrelas. A grande questão é se o City receberá controles de tração e de estabilidade. O facelift do sedã recebeu as salvaguardas na Tailândia, onde foi lançado inicialmente. No Brasil, a correção é mais do que necessária em um carro vendido atualmente por R$ 81.400 na versão top EXL.

Os plásticos do interior não me pareceram tão bons quanto os de alguns rivais do City, como o Fiesta sedã ou o Peugeot 301. Talvez porque o carro vendido no México agora venha da China e não da Tailândia, dá para se perceber uniões desiguais entre partes. Falhas que não se repetirão nos modelos feitos na fábrica de Sumaré (SP), onde são fabricados os Hondas brasileiros.

Na hora de dirigir os que esperávamos pelo brioso motor do Fit, tivemos que continuar esperando talvez até a mudança de geração. Na América do Norte, o Fit 1.5 tem 132 cv e 15,7 kgfm de torque, enquanto o City manteve o ajuste de 118 cv. No Brasil, o mesmo 1.5 gera apenas 116 cv e 15,3 kgfm com etanol.

Ao menos o ajuste mecânico com as versões manuais dirigidas em Guadalajara foram boas. Os mais caros terão a caixa CVT com seis marchas virtuais. Essas versões mantêm o botão Econ, que programa o sistema de injeção e a caixa de marchas para dar maior economia, com o custo de chatear o motorista ou entediá-lo, o que acontecer primeiro.

A essa altura, você já adivinhou que as sensações ao dirigir o Honda City 2018 são exatamente as mesmas quando comparadas às do seu antecessor imediato. O espaço interno oferecido pelo piso semiplano é ótimo, tal como o porta-malas de 536 litros. O conforto de rodagem também não decepciona.

Ou seja, a cirurgia plástica foi leve, bem-vinda e até de bom gosto, mas não era precisa. O que muitos teríamos agradecido mesmo era uma mudança de caráter. Essa, infelizmente, ainda não veio. Aquele 1.0 turbo já apresentado pela Honda deve ficar para a próxima geração. Só nos resta olhar para ele e pensar: bom, pelo menos está mais bonitinho.

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 4 cil em linha, 1.5, 16V, comando simples, injeção eletrônica, gasolina

POTÊNCIA
120 cv a 6.600 rpm

TORQUE
14,8 kgfm a 4.600 rpm

CÂMBIO
Automático CVT, tração dianteira

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)

PNEUS
185/55 R16

DIMENSÕES
Compr. **4,45 m**
Largura **1,69 m**
Altura **1,48 m**
Entre-eixos **2,60 m**

TANQUE
40 litros

PORTA-MALAS
485/483 litros (fabricante/AE)

PESO
1.112 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

*Preço estimado

*Preço sugerido **Retrovisor direito, farol direito, parachoque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível

CHERY

QQ Act/R$ 31.490 *

ATUAL CARRO MAIS BARATO DO BRASIL VEM BEM EQUIPADO E TRAZ MOTOR 1.0 TRÊS CILINDROS FLEX, MAS DEVE UM AJUSTE FINO EM VÁRIOS PONTOS

"Moço, esse é aquele carro baratinho que vimos no anúncio"? Os dois curiosos que me abordaram após eu parar o Chery QQ provam que o argumento do modelo é matador. Afinal, por R$ 25.990 você pode levar um QQ Smile para casa. Seria uma notícia para plantar um sorriso no rosto, mas o QQ que interessa a você é o Act, de R$ 31.490 testado por **Autoesporte**. Eles traz ar-condicionado, direção hidráulica e trio elétrico, dispensados no Smile. Também não precisa fazer bico: o Fiat Mobi Like começa em R$ 33.700 e sequer oferece ar ou direção assistida como opcionais.

Junto com a versão básica voltada para frotistas, a outra novidade do QQ de Jacareí (SP) é o motor flex, com 6 cv e 0,5 kgfm a mais. O tricilíndrico nem exige tanto giro, basta passar dos 2.000 rpm para o Chery seguir o trânsito. Ele é mais rápido que o Mobi quatro cilindros, mas nem tanto quanto o tricilíndrico.

O que faz falta mesmo é o ajuste fino. O câmbio macio e vago não dá destino certo a algumas mudanças. A direção poderia ser consistente, por mais que seja macia e facilite espremer os 3,56 metros. O desalinhamento dos pedais se soma ao tato esponjoso do freio. A suspensão traseira por eixo rígido sofre para manter aderência em curvas mais rápidas.

Por dentro, o quadro digital com o conta-giros em arco tem boa visibilidade, enquanto o acabamento não decepciona. A ergonomia não é facilitada pela completa falta de ajustes de altura do banco, volante e cintos, tampouco pela posição dos botões dos vidros no console. Mesmo sendo um subcompacto urbano, o Chery acomoda quatro adultos de até 1,80 m, o senão é o porta-malas de meros 160 litros. A base muito alta deixa a tranca exposta, o que pode rasgar sacolas de mercado. Algumas economias podem ser perdoadas pelo preço, porém a estrutura do QQ mostrou-se instável no teste do LatinNCAP. Somado a isso, o valor de seguro de R$ 3.237 também vai contra o argumento econômico.

O preço ainda é bem distante dos rivais mais diretos, um desconto de quase R$ 9 mil, mas você tem que ver o valor do seguro

O teste do LatinNCAP reprovou a estrutura, ou seja, a segurança não seria ideal mesmo com os airbags ausentes no carro testado

JULIO CABRAL
(jcabral@edglobo.com.br)

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversa , 3 cil em linha, 1.0, 12V comando simples, injeção eletrônica, flex

POTÊNCIA
75/74 cv a 6.000 rpm

TORQUE
10,0/9,7 kgfm a 4.500 rpm

CÂMBIO
Manual de cinco marchas, tração dianteira

DIREÇÃO
Hidráulica

SUSPENSÃO
Indep., McPherson (dian.) e eixo rígido (tras.)

FREIOS
Discos (d'ant.) e tambores (tras.)

PNEUS
175/65 R14

DIMENSÕES
Comprimento **3,56 m**
Largura **1,62 m**
Altura **1,52 m**
Entre-eixos **2,32 m**

TANQUE
35 litros

PORTA-MALAS
160 litros (fabricante)

PESO
940 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
Indisponível

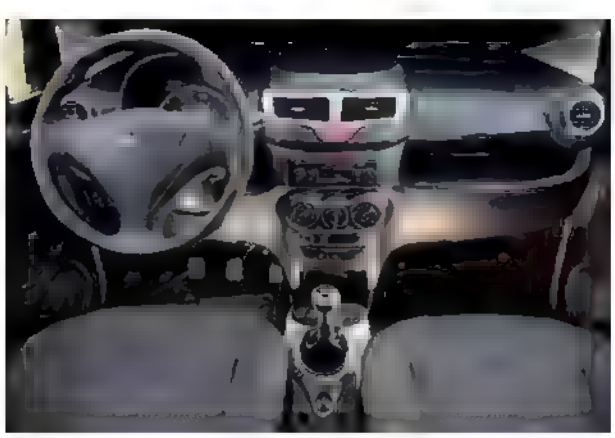
GARANTIA
3 anos

CESTA DE PEÇAS**
R$ 3.988

SEGURO***
R$ 3.237

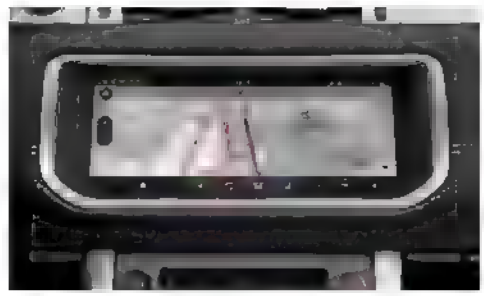
REVISÕES
10 mil km **R$ 238,86**
20 mil km **R$ 483,57**
30 mil km **R$ 433,95**

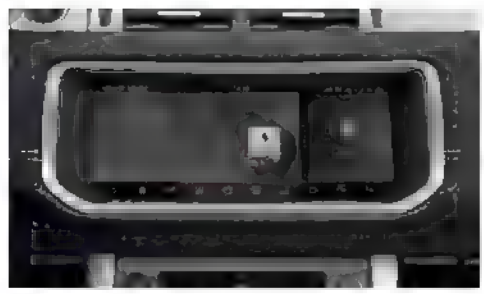
*Preço sugerido **Retrovisor direito, farol direito, parachoque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, filtro de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível. ***Seguro: as cotações foram feitas pela Saucedo Seguros (11-2506-8242) com base no perfil de um homem de 40 anos casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus



O acabamento é bom, mas detalhes como um porta-luvas fazem muita falta no QQ

FABIO ARO





InControl Touch Pro

A nova central multimídia utilizada pela Land Rover e pela Jaguar possui processador Quad Core, um disco rígido SSD com 60 GB e uma rede Ethernet de até 1 GB por segundo. O sistema de som é assinado pela Meridian e possui 17 alto-falantes e 825 watts. Compatível com Apple CarPlay e Android Auto, a central ainda tem recurso que chama os serviços de emergência em caso de colisão.

• Como nos tablets, tem função pinça no GPS
• É uma das telas mais intuitivas e rápidas do mercado
• Sistema de som tem 17 alto-falantes e 825 watts

• Perdeu função que divide a tela para motorista e passageiro
• Deixou de ter TV digital
• Só é opcional na versão de entrada do Jaguar XE

DIMENSÃO
10,2 polegadas

EQUIPA OS MODELOS
Range Rover Sport, Evoque Conversível, Discovery, , Jaguar XF, F-PACE, F-TYPE e XJ

FUNÇÕES DISPONÍVEIS

CD ✓
RÁDIO AM/FM ✓
BLUETOOTH ✓
TV DIGITAL ✗
APPLE CARPLAY ✓
ANDROID AUTO ✓
USB ✓
MP3 ✓
NAVEGAÇÃO GPS ✓
SENSIBILIDADE AO TOQUE ✓
COMANDOS NO VOLANTE ✓

CUSTO

R$ 4.816

O InControl Touch Pro está disponível para toda a linha Jaguar e Land Rover como item de série nas versões topo de linha. O sistema só é opcional na versão de entrada do Jaguar XE, a Pure. Nos outros modelos, como Discovery e Jaguar XF, é necessário pular para versões mais caras caso o proprietário queira o sistema novo. A opção mais simples da central tem tela sensível ao toque de sete polegadas e sistema com botões físicos na lateral.

FACILIDADE DE USO

★★★★★

Para encontrar o comando certo no sistema InControl Touch Pro, basta acessar um dos quatro menus da tela multimídia sensível ao toque de 10,2 polegadas. Parece confuso? Não é. A interface intuitiva deixa as funções mais usadas, como o rádio, a temperatura e o GPS, no centro da tela. Um outro menu maior e com funções menos utilizadas, como a visão das câmeras, park assist e configurações, fica (sem quase ser notado) na parte inferior.

INTEGRAÇÃO COM SMARTPHONES

★★★★★

Sabe quando você faz uma ligação e tem certeza de que o motorista está no viva voz? Isto não acontece no sistema InControl Touch Pro. A ligação é limpa e não é necessário aumentar o tom da voz durante uma chamada. A qualidade do som Meridian é justificada pelos 17 alto-falantes e 825 watts. Outro ponto positivo é a resolução da tela, que lembra muito a de computadores e tablets. Outra semelhança: é possível escolher 12 tipos de papel de parede.

CONECTIVIDADE

★★★★★

No Evoque conversível, o carro que usamos para testar a central, o sistema possui CD, duas entradas USB, uma HDMI e uma tomada 12V. Os dispositivos ficam dentro de um baú fechado por tampa, localizado no painel central. No SUV, não há espaço para colocar o celular, que acaba sendo deixado no porta-copos. Como a tela é bastante intuitiva, conectar o smartphone ao sistema é fácil e rápido – demorei menos de 40 segundos para realizar a ação.

AGILIDADE

★★★★

Você deve estar se perguntando: mas e os outros menus? Um deles aparece entre as telas para deixar tudo mais ágil. Se você está na tela do GPS, por exemplo, não é necessário voltar ao menu principal para escolher outra função. Já o quarto menu pode ser configurável com os botões mais utilizados pelos próprios proprietários, tudo para agilizar. Além da velocidade dos comandos, as trocas de telas também são bem rápidas, sem atrasos.

CONCLUSÃO

Uma das melhores centrais multimídias, o InControl Touch Pro parece mais um computador do que uma tela. O sistema tem processador Quad Core, um disco rígido com 60 GB e uma ótima resolução. A interface é intuitiva, o que facilita o uso e deixa os comandos rápidos – a consequência é maior segurança. Os pontos negativos ficam para a falta de TV digital e a função que divide a tela.

PEUGEOT 3008 GRIFFE | R$ 139.990*

Crossover? Que nada!

SEGUNDA GERAÇÃO SE ASSUMIU COMO SUV, GANHOU EM DESEMPENHO E PRAZER AO DIRIGIR E INVESTIU EM TOQUES ESTILOSOS TANTO NA CARROCERIA QUANTO NO INTERIOR

Meio minivan, meio utilitário, o antigo Peugeot 3008 era a verdadeira definição de crossover, aquele carro que mistura várias tendências. Atente para o "era", pois o novo 3008 se assumiu como utilitário. Ao chamá-lo durante a apresentação de crossover, logo fui corrigido gentilmente pela equipe: é um SUV. Foi mal. É mais uma questão de estilo, pois o 3008 Griffe chegará para concorrer com o Volkswagen Tiguan 1.4 TSI, Hyundai New Tucson 1.6 turbo e Kia Sportage 2.0, nenhum deles 4x4. São pedidos R$ 135.990 na pré-venda e R$ 139.990 após o lançamento – apenas o veterano da VW ganha em preço.

Grade vertical, capô longo e linha de cintura elevada: o 3008 tem o que caracteriza visualmente um SUV e antecipa a linguagem de estilo que será aplicada no ano que vem no 2008. São quatro cores, três metálicas (cobre, cinza e preta) e uma perolizada (branca).

Mesmo sem oito cavalos extras da variante flex, o 1.6 THP de 165 cv se garante graças ao torque de 24,5 kgfm a 1.400 rpm. Estreante nos Peugeot no Brasil, a arquitetura EMP2 pesa 100 kg a menos. Contudo, com quase tudo que tem direito, o 3008 tem 1.567 kg, contra 1.480 kg de antes. Ainda assim, chegou a 100 km/h em 9,4 s – 0,2 s a menos, e cumpriu retomadas e frenagens dignas de esportivo.

O francês de Sochaux vem apenas com o esperto automático de seis marchas, dotado de borboletas e função Sport. No entanto, a impressão é de que o 3008 seria mais econômico na cidade se tivesse mais relações. Foram 8,8 km/l de gasolina nos trechos urbanos, média que melhora para ótimos 15,6 km/l na estrada.

Ponto alto dos Peugeot, o acerto é primoroso. A direção é precisa nas trajetórias, sem deixar de ser macia nas manobras de estacionamento. Os pneus 235/50 R19 Continental ContiSport Contact 5 ajudam no conforto de rodagem e nas curvas, onde o 3008 aderna pouco, a despeito do uso de eixo de torção atrás e dos 21 cm de altura do solo.

Com nome de aparelhinho da Apple, o painel i-Cockpit 2.0 tem quadro digital con-

JULIO CABRAL
(jcabral@edg.obo.com.br)

Estilo e desempenho se destacam entre os rivais diretos, tal como os itens de conforto, que incluem massageadores dianteiros

Deixar de fora sensor de ponto cego e assistente de faixa são vacilos motivados pelo busca de um preço competitivo

DIVULGAÇÃO

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **9,4 s**
0 - 400 m **13,0 s**
0 - 1.000 m **30,4 s**
Vel. a 1.000 m **174,2 km/h**
Vel. real a 100 km/h **97 km/h**

RETOMADA
40-80 km/h (Drive) **4,1 s**
60-100 km/h (D) **4,9 s**
80-120 km/h (D) **6,4 s**

FRENAGEM
100 - 0 km/h **37,7 m**
80 - 0 km/h **25,3 m**
60 - 0 km/h **13,9 m**

CONSUMO
Urbano **8,8 km/l**
Rodoviário **15,6 km/l**
Média **12,2 km/l**
Aut. em estrada **826,8 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 1.6, 16V, comando duplo, turbo, injeção direta de gasolina

POTÊNCIA
165cv a 6.000 rpm

TORQUE
24,5 kgfm a 1.400 rpm

CÂMBIO
Automático de seis marchas, tração dianteira

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e rígidos (tras.)

PNEUS
235/50 R19

DIMENSÕES
Compr. **4,44 m**
Largura **1,90 m**
Altura **1,62 m**
Entre-eixos **2,67 m**

TANQUE
53 litros

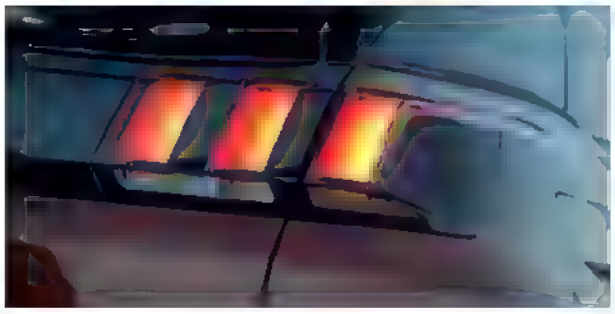
PORTA-MALAS
521 litros (fabricante)

PESO
1.567 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
8 pol., é sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

*Preço estimado



figurável de 12,3 polegadas. Ele dá um visual descolado em conjunto com o painel voltado para o motorista, o volante achatado e trechos revestidos de brim. O espaço do condutor é delimitado pelo console, cuja altura elevada permitiu um porta-objetos refrigerado enorme.

É apenas um de muitos toques de veículo familiar, algo ecoado nos vários porta-objetos e no piso traseiro quase plano. Junto com o entre-eixos 6,2 cm maior, o recurso permite levar três adultos atrás. Graças ao estepe mais fino, o porta-malas chega a bons 521 litros.

A cabine é valorizada pela luz ambiente azul e pelo teto solar, antes fixo. Na hora de relaxar, os bancos dianteiros têm massageador. São oito bolsas de ar capazes de reproduzir cinco programas: patas de gato, onda, costas inteiras, lombar e ombros. Ele pode ser acionado por botão ou na central de oito polegadas, compatível com Apple CarPlay e Android Auto, condensa as informações do ar duas zonas, navegação e som, acionados por interruptores.

De série, o 3008 traz ainda bancos frontais elétricos, faróis de leds, sensores dianteiro e traseiro, câmera 180 graus, entrada e partida sem chave, seis airbags e controles de tração e de estabilidade com hill-holder. Para ser competitivo, ficaram de fora o park assist, câmera 360 graus, alerta de distância do carro à frente e sensor de ponto cego, além do Allgrip, programa de gerenciamento da tração presente no 2008 Griffe THP. Faz falta também o recurso auto hold no freio eletrônico.

Por outro lado, os primeiros compradores ganharão o e-Kick, um patinete elétrico com 12 km de autonomia e velocidade máxima de 25 km/h. Ele não será vendido separadamente e pode ser uma saída para ir do carro até o destino final. É um chamariz, tal como o Total Care, uma série de compromissos que aperfeiçoaram os serviços prestados pelas suas concessionárias. O objetivo é desfazer alguns preconceitos contra os franceses. Nada melhor do que o 3008 para ajudar nisso.

VOLKSWAGEN ARTEON | R$ 208.000*

A nova carinha da VW

CUPÊ DE QUATRO PORTAS INTRODUZIU A LINGUAGEM DE ESTILO RENOVADA DO FABRICANTE ALEMÃO E ACRESCENTOU UMA SÉRIE DE TECNOLOGIAS - CHEGARÁ EM 2017

Num mercado hipnotizado pelos SUVs, ainda sobra espaço para carros de nicho como o Arteon, o cupê de quatro portas que substitui o CC. As vendas esperadas equivalem a 11% do que vende o Passat. Porém, a sua missão é outra: ser mais caro e muito chamativo. Ele é a vitrine que introduziu o novo estilo da VW e se destaca pela grade que invade os faróis em L. São 3,9 cm a mais na largura e 5 cm extras no comprimento, enquanto a altura de 1,42 m e as rodas aro 20 ajudam no estilo longo, largo e baixo.

A racionalidade do Passat sobreviveu na base MQB e na praticidade, ampliada pelo porta-malas de 563 litros, cuja tampa agora abre junto com o vidro. Mesmo com a altura reduzida, o Arteon teve os bancos rebaixados para não tolher o espaço para cabeças. A despeito disso, o banco traseiro até acomoda três adultos, mas somente as pontas oferecem conforto graças aos quatro centímetros a mais de vão para as pernas. Levar um passageiro central submeterá alguém ao desafio de se virar com um assento mais alto e estreito, atrapalhado pelo túnel central – é o preço da tração 4x4.

O condutor, logo ao sentar, nota que a posição é baixinha. O quadro digital ajuda na ambientação e você ainda conta com um Head Up Display (HUD), que projeta as informações em um pequeno visor plástico – no para-brisa seria mais caro. A central dispensa botões físicos e ostenta uma tela de 9,2 polegadas. O luxo é garantido por mimos como os bancos da frente com diferentes massagens.

O primeiro contato em Hanover foi restrito ao 2.0 TSI 4Motion de 280 cv e caixa DSG de dupla embreagem e sete marchas. Todos os motores são quatro cilindros turbo, incluindo o novo 1.5 TSI Evo de 150 cv. São 35,7 kgfm entre 1.700 e 5.600 rpm, ou seja, há força em qualquer rotação, o que garante respostas muito rápidas desde a partida, enquanto o câmbio faz passagens quase imperceptíveis.

Embora a versão de 190 cv do 2.0 venha com tração dianteira, o Arteon testado tem o sistema 4Motion, que ajuda o VW a ir de zero

FRANCISCO MOTA
(autoesporte@edg.globo.com.br)

O estilo de carro-conceito é um ponto alto, tal como o desempenho e o acerto dinâmico equilibrado do VW

Os ocupantes sentam mais baixo que em um Passat, mas o resto da cabine é parecida demais com a do três volumes mais conservador

DIVULGAÇÃO

FICHA TECNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 4 cil em linha 2.0, 16V, comando duplo, turbo, injeção direta de gasolina

POTÊNCIA
280 cv entre 5.100 e 6.500 rpm

TORQUE
35,7 kgfm entre 1.700 e 5.600 rpm

CÂMBIO
Automatizado de 7 marchas e dupla embreagem, tração integral

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e braços sobrepostos (tras.)

FREIOS
Discos ventilados

PNEUS
245/35 R20

DIMENSÕES
Compr. **4,86 m**
Largura **1,87 m**
Altura **1,45 m**
Entre-eixos **2,83 m**

TANQUE
66 litros

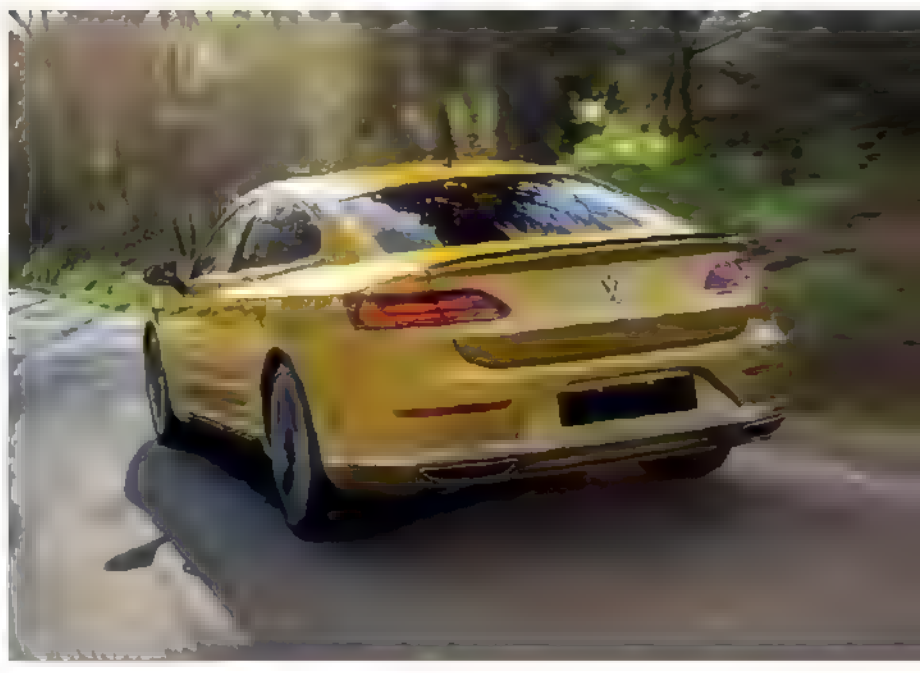
PORTA-MALAS
563 litros (fabr. conte)

PESO
1.716 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
9,2 pol., sensível ao toque

Detalhes da linha esportiva R-Line estão por toda parte do Arteon

O volante de aro mais grosso é uma das raras diferenças em relação à cabine do Passat



a 100 km/h em 5,6 segundos. Pudemos andar na velocidade máxima limitada a 250 km/h nas autoestradas da Alemanha. O Arteon se porta com firmeza, até os ruídos aerodinâmicos e de rolamento são controlados, diferentemente do ronco do motor – sintetizado para ganhar mais ferocidade no modo Sport.

Nas típicas estradinhas rurais, o Arteon mostrou que a direção progressiva é precisa, apesar de não ter tato esportivo. Os Pirelli Pzero 245/35 colam no piso e ajudam na condução neutra, bem mais direta e controlada do que no Passat, algo também explicado pela nova suspensão de amortecimento eletrônico, com modos Comfort, Normal e Sport. No mais confortável, as rodas aro 20 não incomodam sobre pisos detonados. A rigidez torsional cresceu 10% em relação ao Passat.

O Arteon também introduziu tecnologias. O controle de cruzeiro ativo lê os limites de velocidade e também usa a câmera de vídeo para identificar curvas perigosas, rotatórias ou cruzamentos e reduzir. Ele faz tudo isso com suavidade, sem hesitações. Os faróis se comunicam com o GPS para predizer uma curva antes mesmo de você virar o volante para orientar o facho de leds. Se você passar mal ao volante ou adormecer, o Arteon assume o controle e reduz gradualmente a velocidade até conseguir encostar sozinho à direita. Se aqui a diferença de preço de 18% em relação ao Passat na Europa se repetir, o mais caro pode vir por até R$ 208 mil.

*Preço estimado

PASSO A PASSO DO CARRO ZERO

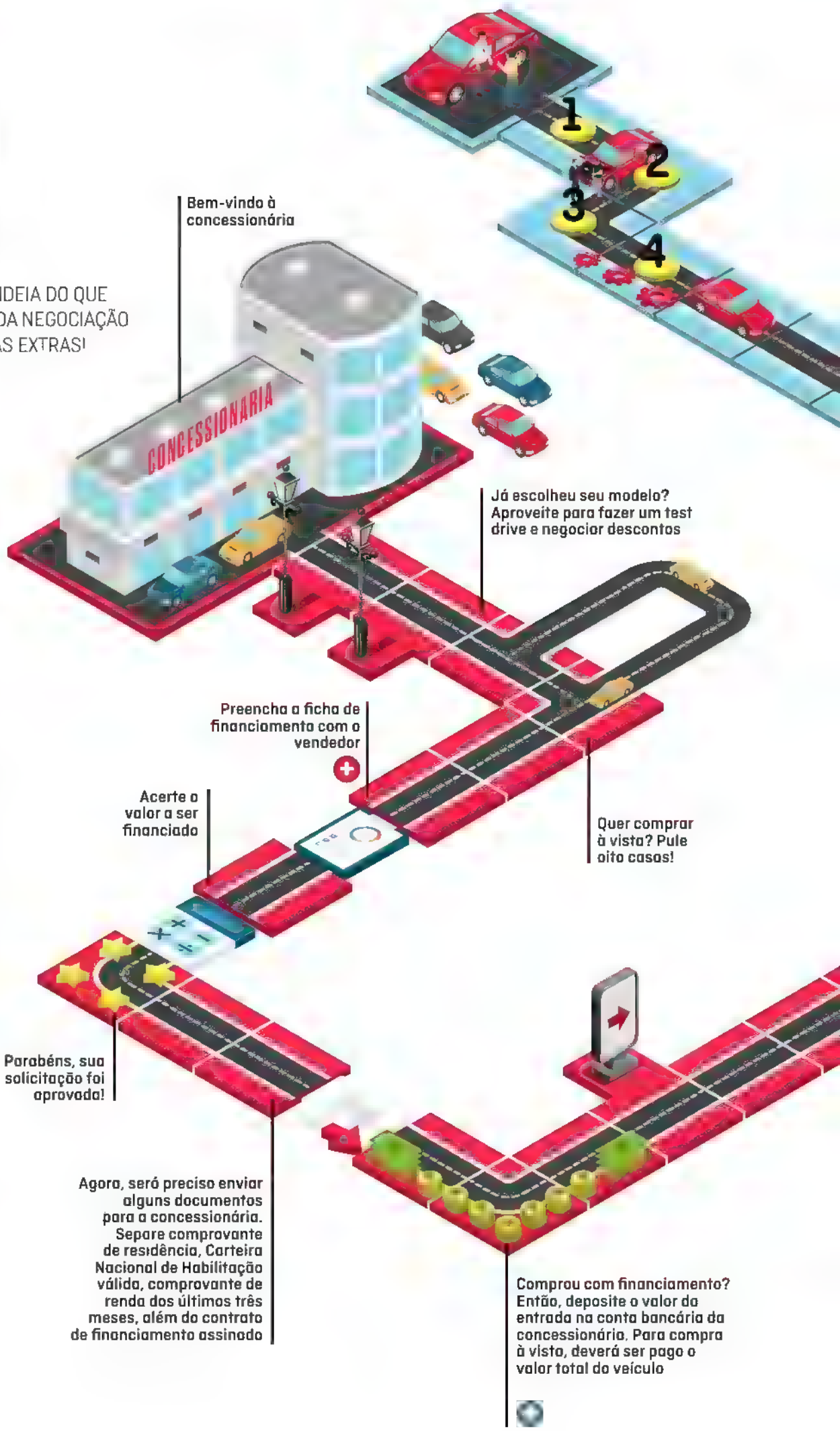
ESTÁ DE OLHO NO PRIMEIRO 0 KM MAS NÃO TEM IDEIA DO QUE FAZER? CONFIRA COMO FUNCIONA CADA ETAPA DA NEGOCIAÇÃO NA CONCESSIONÁRIA – E COMO EVITAR DESPESAS EXTRAS!

GABRIEL AGUIAR (gaguiar@edglobo.com.br)

Você está namorando (ou sonhando com) um 0 km, mas não sabe o que fazer depois de colocar os pés na concessionária? Para facilitar a vida dos "compradores de primeira viagem", **Autoesporte** fez um passo a passo detalhado com todo o processo – inclusive com dicas para quem pretende utilizar um veículo seminovo como parte do pagamento.

Aliás, aposto que muitos leitores até estão acostumados com um 0 km na garagem, só que existem algumas "pegadinhas" das revendas. Afinal, é mesmo necessário contratar o despachante indicado pela concessionária? E se dinheiro (realmente) não for um problema, dá para fechar a compra na hora e já sair com o novo "possante"?

Para acabar com essas dúvidas, pedimos ajuda ao vendedor Ulisses Lopes Martins Júnior, que já trabalhou em autorizadas da Citroën e, atualmente, é especializado em vendas corporativas na Carrera Volkswagen. Mas, lembre-se: nem tudo é regra e muitas das etapas podem variar de acordo com a loja, principalmente os prazos.



SAIBA +

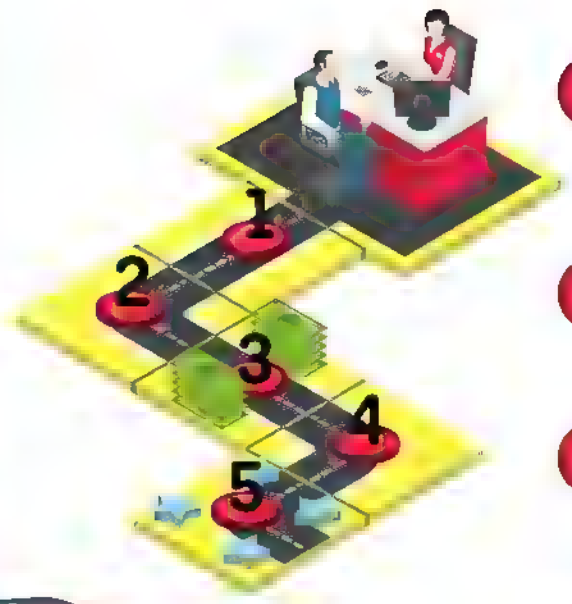
- Nessa etapa, dados pessoais e informações serão enviados à financeira
- A financeira repassará o valor integral do veículo à concessionária
- Em algumas revendas, há o Pátio de Veículos Novos (PVN), no qual o veículo recebe acessórios e brindes que tenham sido negociados no momento da compra

THINKSTOCK / LETICIA LOURENÇO

QUER USAR UM VEÍCULO SEMINOVO COMO PARTE DO PAGAMENTO?

1. Leve o veículo à concessionária para a avaliação
2. Dependendo da empresa, a inspeção do modelo será feita pelo avaliador ou pelo gerente
3. As concessionárias indicam o valor de mercado, que normalmente está abaixo daquele indicado pela tabela Fipe e representa o preço pelo qual o modelo realmente "se vende"
4. Leve o veículo para fazer a vistoria no local indicado pela própria revenda
5. Tudo certo e laudo de vistoria sem ressalvas? Leve o comprovante para a loja, junto com o recibo de compra e venda devidamente assinado e com firma reconhecida
6. Optou pela "troca de chaves"? Cuide bem do veículo até a entrega como parte de pagamento, senão, qualquer avaria poderá motivar uma reavaliação
7. Valores acertados? Pronto, agora é só especificar tudo no pedido de compra do carro novo

VENDAS DIRETAS



1. Escolheu o modelo que melhor atende às suas necessidades? Negocie descontos, pois há boas margens para vendas diretas e quanto maior o número de unidades comprados, melhor!
2. Para a solicitação, leve à loja a Carteira Nacional de Habilitação válida, o contrato social da empresa e o cartão de CNPJ
3. Pague um valor como sinal para a compra. Além disso, algumas concessionárias também repassam aos clientes o custo do frete
4. O carro chegou? Peça os decalques do número de chassi e a nota fiscal da compra para fazer o pedido de emplacamento junto ao órgão responsável do seu estado

+ Como as próprias empresas costumam ter despachantes, esse serviço raramente é oferecido nos negociações de venda direto

5. Tudo certo? Agora, é só pegar o carro e sair dirigindo!

Seu carro já está no estoque e será preparado para o entrega

Optou pelo despachante da loja? Siga pelo caminho à direita

Pague o valor do IPVA ao despachante. Todo o processo de decalque, emplacamento e licenciamento será de responsabilidade do profissional escolhido

Decidiu fazer todo o processo por conta própria? Siga por aqui

Pronto! Seu carro está preparado para a nova garagem, é só pegar as chaves

Peça à revenda o decalque do número de chassi que está gravado na carroceria e no motor, além da nota fiscal

Vá ao Detran do seu estado e siga as instruções para fazer todo a documentação e o emplacamento Caso seja necessário levar o carro até o local, tenha em mãos a nota fiscal e o protocolo de solicitação de emplacamento

Números de venda, análises, lançamentos e as tabelas mais fáceis de consultar

AS LETRAS MIÚDAS DO

FINANCIAMENTO

CONHEÇA AS CINCO TAXAS QUE PODEM AUMENTAR A PARCELA DE SEU CARRO

MICHELLE FERREIRA (mfaugusto@edglobo.com.br)

Você escolheu o carro dos seus sonhos (ou aquele que cabe no seu bolso) e foi para a mesa do vendedor finalizar o negócio. Depois de muita pesquisa e de tantas visitas a concessionárias, o sentimento é de dever cumprido. Mas é necessário ficar atento a algumas informações que deveriam (mas geralmente não são) reveladas a você até este momento. Sabe aquele comercial que divulga taxa zero ou um juros de 1,5%? O valor não é bem esse e **Autoesporte** explica o porquê.

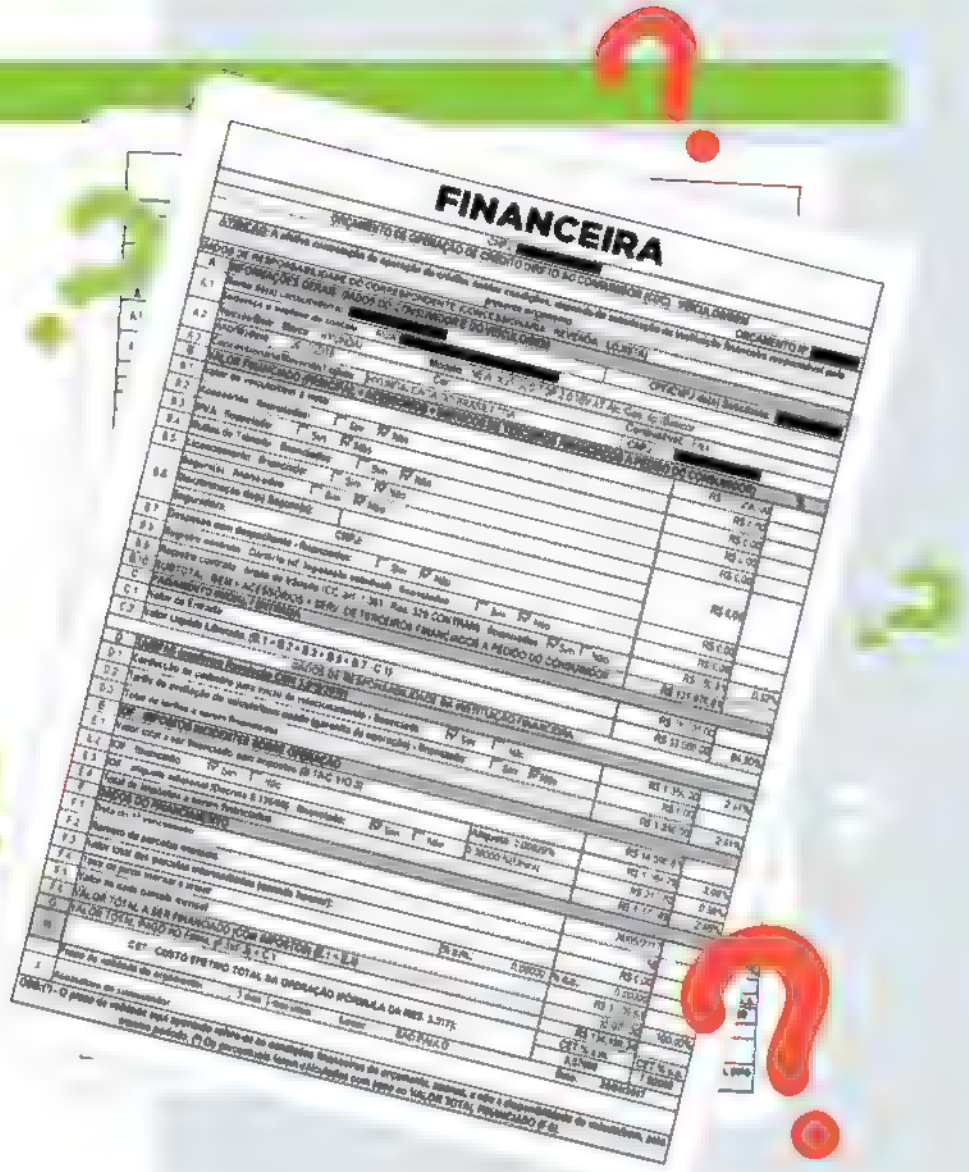
Adquirir um carro não é o mesmo do que comprar uma peça de roupa e o principal motivo é o preço. A não ser que você decida pagar à vista, o valor do bem não é o mesmo da etiqueta na aquisição de um automóvel. Vou dar um exemplo: Jorge se apaixonou por um Ford Ka ofertado no showroom por R$ 50 mil – o valor estava dentro de seu orçamento. O problema é que, com as taxas, o valor do modelo pula para mais de R$ 62 mil em quatro anos. Nem todo mundo se dá conta, mas Jorge está comprando, na verdade, dois produtos: o carro e o financiamento, ou seja, o dinheiro para comprar o automóvel.

O que não fica claro, na maioria das vezes, são as taxas e os juros para "comprar" esse dinheiro. O resultado? A parcela do financiamento acaba ficando mais alta do que o esperado. Além das taxas de juros nominais do banco, aquelas anunciadas nas propagandas, existem outras cinco. São elas: Gravame, Taxa de Cadastro, Seguro Proteção Financeira (SPF), além de dois tipos de IOF.

IOF

No hora de financiar um carro, existem dois tipos de Imposto de Operações Financeiras, ou seja, o conhecido IOF. A primeira taxa é cobrada uma única vez e é de 0,38% sob o valor financiado. A outra é de 3%, essa cobrada ao ano. O imposto é recebido pelo banco, que direciona a quantia para o governo.

THINKSTOCK



TAC

A Taxa de Abertura de Crédito (TAC), que também é conhecida como Taxa de Cadastro, é um valor definido pelo próprio banco. A instituição cobra para avaliar se existe alguma restrição de crédito para o futuro proprietário. É permitida por lei, não tem limitação de valor e existe banco que não cobra. "Não é comum, o ideal é que você fique atento e peça o abono dessa taxa", afirma Myrian Lund, professora da FGV.

Gravame

O Gravame é o registro do financiamento no Detran de cada estado. "Serve para dizer que o veículo está alienado. Tem um custo, mas não é repassado para o cliente O valor é incorporado nas taxas de juros", afirma Miguel Ribeiro, diretor executivo da Associação Nacional dos Executivos de Finanças, Administração e Contabilidade (Anefac) O documento garante que o veículo não seja vendido como se já estivesse pago Para retirar esse registro é preciso pagar a última parcela do financiamento

SPF (seguro proteção financeira)

Também conhecido como seguro prestamista, garante que o proprietário não tenha o carro apreendido caso não possa arcar com as parcelas No caso de perda de emprego, o seguro cobre algumas prestações, que devem ser devolvidas depois que o segurando se recoloca no mercado Mas ele é necessário? "O consumidor tem que aceitar. Não é obrigatório, mas o banco pode não conceder o crédito Com 14 milhões de desempregados, os bancos estão exigindo", afirma Miguel Ribeiro.

E o leasing?

As taxas são praticamente as mesmas. A única diferença fica para o imposto: em vez do IOF, o proprietário terá de pagar o Imposto Sob Serviço (ISS), já que o veículo fica em nome do banco O preço é calculado conforme o valor do bem e também é obrigatório.

CUSTO EFETIVO TOTAL?

Com exemplos reais, descubra quanto as taxas e os juros podem aumentar no valor do seu carro.

Caso 1
Preço à vista
R$ 131.290

Financiado
Entrada: R$ 78.225
Contrato: R$ 180,81
TAC: R$ 1.350
IOF: R$ 1.377,49

Preço final
R$ 134.198,34

R$ 2.908,34 de taxas

Caso 2
Preço à vista
R$ 72.500

Finalciado
Entrada: R$ 32 mil
Contrato: R$ 0
TAC: R$ 600
IOF: R$ 1.321,81

Preço final
R$ 74.421,81

R$ 1.921,81 de taxas

Caso 3
Preço à vista
R$ 188 mil

Financiado
Entrada: R$ 104.620,35
Contrato: R$ 169,11
TAC: R$ 950
IOF: R$ 2.249,43

Preço final
R$ 191.368,54

R$ 3.368,54 de taxas

Caso 4
Preço à vista
R$ 131.290

Financiado
Entrada: R$ 78.225
Contrato: R$ 180,81
TAC: R$ 1.350
IOF: R$ 1.377,49

Preço final
R$ 134.198,34

R$ 2.908,34 de taxas

MODELOS

Automóveis de passeio e comerciais leves mais emplacados. A ordem leva em conta o desempenho de vendas no mês de maio

		MAIO 2017	ABRIL 2017	ACUMULADO 2017*	VARIAÇÃO (%) ABR/MAIO
1	CHEVROLET **ONIX**	15.007	12.689	68.318	18,2%
2	FORD **KA**	9.326	6.650	36.839	40,2%
3	HYUNDAI **HB20**	8.981	7.934	41.434	13,2%
4	RENAULT **SANDERO**	8.699	6.110	29.780	42,3%
5	VOLKSWAGEN **GOL**	8.220	5.515	29.680	49%
6	CHEVROLET **PRISMA**	6.811	4.619	24.567	47,4%
7	TOYOTA **COROLLA**	5.553	4.969	23.456	11,7%
8	FIAT **UNO**	5.482	2.782	15.782	97%
9	FIAT **MOBI**	5.294	3.642	19.056	45,3%
10	FIAT **STRADA**	4.612	3.122	20.003	47,7%
11	JEEP **COMPASS**	4.450	3.940	18.184	12,9%
12	HONDA **HR-V**	4.408	3.576	19.160	23,2%
13	FIAT **TORO**	4.401	3.470	19.108	26,8%
14	TOYOTA **ETIOS**	3.997	3.271	16.995	22,2%
15	VOLKSWAGEN **SAVEIRO**	3.997	2.895	16.387	38%
16	HYUNDAI **CRETA**	3.751	3.056	13.805	22,7%
17	VOLKSWAGEN **UP!**	3.532	2.673	15.009	32,1%
18	VOLKSWAGEN **FOX/CROSSFOX**	3.501	2.920	17.089	19,9%
19	TOYOTA **HILUX**	3.151	2.515	13.066	25,3%
20	VOLKSWAGEN **VOYAGE**	3.117	2.934	15.120	6,2%

*ACUMULADO ATÉ MAIO DE 2017

ALÍVIO NAS LOJAS

Ufa! O mercado de carros novos respirou um pouco mais e esboçou uma pequena recuperação em maio. De acordo com os dados divulgados pela associação de revendedores Fenabrave, foram vendidos 190 131 automóveis – volume 17,2% maior que o registrado em maio de 2016. Nesse contexto, os modelos que mais movimentaram as lojas foram os veteranos **Volkswagen Gol** (+49%) e **Fiat Uno** (+97%), que passaram a ocupar, respectivamente, a 5ª e a 8ª posição do ranking. **Chevrolet Prisma** (+47,4%) também teve um aumento considerável nos emplacamentos e voltou a superar o médio **Toyota Corolla**. Mas o destaque fica por conta do **Ford Ka** (+40%), que superou o **Hyundai HB20** e ficou com a vice-liderança do mercado. Os constantes feirões e as promoções realizados pela montadora deram um belo empurrãozinho nas vendas do compacto

FORD E FIAT EM RECUPERAÇÃO

Depois da escorregada em abril, a Fiat voltou ao segundo lugar do ranking, com um crescimento de quase 40% das vendas em maio. A chegada do Argo só aconteceu este mês, por isso ainda não foi contabilizada. Quem sabe no fechamento de junho? Já a Ford, que havia ficado atrás de Hyundai e Toyota em abril, voltou ao Top quatro. Mas não será fácil se manter assim.

MARCAS

Posição dos emplacamentos de automóveis e comerciais leves no mês

		MAIO 2017	ABRIL 2017	ACUMULADO 2017*	VARIAÇÃO (%) ABR/MAIO	PARTICIPAÇÃO NO ANO (%)
1	CHEVROLET	33 643	26 707	142.208	25,9%	17,7%
2	FIAT	15.925	16.587	107.010	39,4%	13,3%
3	VOLKSWAGEN	24 389	18.802	102 009	29,7%	12,72
4	FORD	18.725	14.489	75.651	29,2%	9,4%
5	HYUNDAI	17 494	14.986	75.340	16,7%	9,3%
6	TOYOTA	16.573	14.495	71.691	14,3%	8,9%
7	RENAULT	15.364	11 919	58.529	28,9%	7,3%
8	HONDA	12 541	10 834	53.488	15,7%	6,6%
9	JEEP	7.414	6 764	33.488	9,6%	4,1%
10	NISSAN	5 094	4.241	28.483	20,1%	3,5%
11	CITROËN	2.166	1 683	8.972	28,7%	1,1%
12	PEUGEOT	2 017	1.869	9 510	7,9%	1,2%
13	MITSUBISHI	1.908	1.512	8.063	26,1%	1%
14	MERCEDES	1.202	1 022	4.948	17,6%	0,6%
15	AUDI	852	777	3.563	9,6%	0,4%

UM ANO DE FIAT MOBI

O Mobi estreou em abril de 2016 com a proposta de ser um subcompacto jovem, urbano e acessível. Apesar do visual polêmico, o modelo veio para balançar o segmento e chegou a ultrapassar as vendas do Volkswagen up!, seu principal rival. Produzido na fábrica de Betim (MG), ele já passou por algumas mudanças de versões desde o lançamento. A principal delas foi a chegada do motor 1.0 de três cilindros, mais potente.

ALBERTO CATALDI E ISABELLA SARAFYAN

O QUE MUDOU DESDE A ESTREIA?

Após um começo com vendas modestas, o Mobi ganhou espaço. A adoção do motor 1.0 Firefly de 77 cv na nova versão Drive, em novembro, foi a principal responsável, seguido pela opção com câmbio automatizado GSR em março. A Fiat ainda eliminou as versões "On" e os pacotes de conectividade e multimídia passaram a ser oferecidos como opcionais. Apesar de pouco tempo no mercado, a Fiat já traça planos para uma nova geração do modelo.

FOI BEM ACEITO?

A Fiat afirmou que o novo câmbio automatizado ajudaria o Mobi a alcançar a marca de 50 mil emplacamentos até o fim de 2017. E parece que a meta será batida. De abril de 2016 até junho deste ano, o compacto somou 49.723 unidades.

ALTA DE PREÇOS

VERSÃO	ABR. 2016	JUN. 2017	VARIAÇÃO
Easy	R$ 31.900	R$ 33.700	+5,6%
Like	R$ 37.900	R$ 39.190	+3,4%
Way	R$ 39.300	R$ 40.650	+3,4%
Drive	-	R$ 40.650	-
Drive GSR	-	R$ 44.780	-

NAS LOJAS

Em concessionárias ao redor do Brasil, encontramos o compacto a pronta entrega e com descontos nos preços. Principalmente para a versão de entrada Easy, que sai por R$ 30.990 – R$ 2.700 a menos do valor de tabela. Outra opção é o Mobi Like, oferecido com R$ 3.200 de desconto em relação aos R$ 39 190 sugeridos pela Fiat As versões Drive, mais cobiçadas, não recebem muito abatimento.

CENTRAL MULTIMÍDIA?

Na briga das telinhas, o Mobi depende do celular do próprio motorista, que é "transformado" no sistema multimídia Live On por meio do Bluetooth. É preciso instalar um aplicativo e encaixar o aparelho no suporte retrátil do painel É possível operar as funções com os botões no volante. O kit está disponível a partir da versão Like por R$ 2.450, mas não vale o custo A marca não revela planos de oferecer uma tela tradicional.

Equipamentos têm bom custo-benefício a partir da versão Like

Motor 1.0 e câmbio manual de cinco marchas atendem bem ao uso urbano

Custo de manutenção é um dos mais baixos do segmento

Espaço interno é pequeno, mesmo em comparação aos concorrentes

Conforto do motorista não é dos melhores, mesmo com ajuste de altura do banco

Com plataforma adaptada do Uno, deve em segurança

VENDAS PELO BRASIL DESDE ABRIL DE 2016*

SUDESTE 47,9% 23.794
SP **11.955**
MG **8.146**
RJ **3.054**
ES **639**

SUL 17,96% 8.932
PR **3.085**
RS **2.734**
SC **3.113**

NORDESTE 8.478
BA **1.532**
SE **280**
PE **1.511**
AL **411**
CE **1.826**
PB **732**
MA **964**
PI **669**
RN **553**

CENTRO-OESTE 5.953
GO **1.075**
MT **522**
MS **794**
DF **3.562**

NORTE 2.566
RO **356**
TO **128**
PA **792**
AM **829**
RR **106**
AP **165**
AC **190**

A Fiat diz que os principais compradores do Mobi são pessoas solteiras ou com famílias pequenas. Neste segundo grupo, ele é geralmente o segundo carro da casa. Os proprietários usam o compacto principalmente em centros urbanos no dia a dia.

* Número de unidades comercializadas até 05/06/2017, segundo a Fenabrave

SHOWROOM CHEIO

DE ESPORTIVO CONVERSÍVEL A SÉRIE ESPECIAL, HÁ NOVIDADES NAS LOJAS PARA TODOS OS GOSTOS (E BOLSOS)

GABRIEL AGUIAR (gaguiar@edglobo.com.br)

CHEVROLET PRISMA

De R$ 45.790 a R$ 67.050

CHEVROLET SPIN

De R$ 58.890 a R$ 71.990

A Chevrolet apresentou a linha 2018 de Spin e Prisma, que chegaram às lojas sem mudanças no visual e, em ambos os casos, receberam pequenas mudanças de equipamentos. No caso da minivan, há sistema multimídia MyLink 2 com espelhamento de smartphone por Apple CarPlay e Android Auto, novas rodas aro 15 na versão LTZ (emprestadas do Cobalt Elite) e opção de cor Cinza Satin Steel.

O sedã compacto, por sua vez, se diferencia em relação ao antecessor pelas luzes de neblina instaladas no para-choque traseiro e pelo novo tom azul-metálico Imperial Blue para a carroceria. Na configuração de entrada Joy, que mantém o desenho anterior à reestilização, foram adicionados travas elétricas das portas e alarme antifurto como itens de série

GT C Roadster

R$ 1.064.900

O todo-poderoso conversível da Mercedes começou a desembarcar nas lojas da marca no Brasil em junho. Na bagagem veio nada menos que um motorzão 4.0 V8 com 557 cv de potência e 69,3 kgfm de torque. Para chegar aos 100 km/h, bastam 3,7 segundos, enquanto a velocidade máxima é de 316 km/h, de acordo com o fabricante. E nem ouse pensar que o modelo vive apenas da cavalaria, pois há uma boa dose de tecnologia "escondida": esterçamento das rodas traseira, bloqueio eletrônico do diferencial, sistema de escapamento variável, suspensão (ainda mais) esportiva e detalhes de acabamento feitos com fibra de carbono.

FIAT TORO FREEDOM 2.0 TD AT

R$ 116.990

A atualização do motor 1.8 16V E.TorQ – agora com o sobrenome EVO – estreou no Jeep Renegade e finalmente chegou à picape da Fiat Mais equipada, a Toro 2018 traz de série capota marítima, volante revestido de couro com comandos de som integrados e segunda luz de ré. Outra novidade é a versão Freedom 2.0 turbodiesel 4x4 com câmbio automático de nove marchas.

FORD FIESTA

R$ 55.990 e R$ 66.090

O hatch ganhou duas novas versões com câmbio de dupla embreagem e seis marchas Powershift SE Plus com motor 1 6 16V flex e SEL EcoBoost 1 0 turbo a gasolina. A primeira surge como opção automática mais em conta da linha no país – os controles de tração e de estabilidade vêm de série –, enquanto a segunda é oferecida abaixo da topo de linha Titanium EcoBoost

PEUGEOT 308 E 408 - SÉRIE ESPECIAL ROLAND GARROS

R$ 101.590 (preço válido para ambos)

Como já tem se tornado tradicional, a parceria entre a Peugeot e o torneio de tênis de Roland Garros, na França, rendeu uma edição especial para o Brasil. Desta vez, serão feitas 300 unidades da série – 200 delas baseadas no hatch e 100 no sedã –, todas derivadas da topo de linha Griffe com motor 1 6 16V THP flex de 173 cv e câmbio automático de seis marchas
O visual traz pintura branca perolizada com emblemas exclusivos, rodas aro 17 escurecidas, retrovisores cromados, tapete customizado e novo revestimento dos bancos (o acréscimo em relação às versões "convencionais" é de R$ 3 mil) De série, há teto panorâmico, seis airbags, central multimídia com GPS, volante revestido de couro e luzes diurnas de leds.

Preços da tabela atualizados até 12/6/2017

TABELA INTELIGENTE

AUDI

A1 Sportback Attraction	1.4	G	AT7	125	110.990
A1 Sportback Sport Edition	1.4	G	AT7	125	123.490
A1 Sportback Ambition	1.8	G	AT7	192	124 990
A3 Sedan Attract on	1.4	F	A6	150	115 190
A3 Sedan Ambiente	1.4	F	A6	150	124 190
A3 Sedan Ambition	2.0	G	AT6	220	156 190
A3 Sportback Amb ente	1.4	G	AT7	122	124 990
A3 Cabr olet Ambit on	1.8	G	AT7	180	181 990
A4 Avant Ambiente	2.0	G	AT7	190	191 990
A4 Sedan Attraction	2.0	G	AT7	190	165 990
A4 Sedan Ambiente	2.0	G	AT7	190	186 990
A4 Sedan Launch Edition	2.0	G	AT7	190	172 990
A4 Sedan Launch Edition Plus	2.0	G	AT7	190	199 990
A4 Sedan Ambition	2.0	G	AT7	252	248 990
A6 Sedan Ambiente	2.0	G	AT7	252	282 990
A6 Sedan Ambition	3.0	G	AT7	333	361.990
A6 All Road	3.0	G	AT7	320	405 990
A7 Sportback Ambiente	2.0	G	AT7	252	335 990
A7 Sportback Ambition	3.0	G	AT7	310	399 990
A8 Longo	3.0	G	A8	310	511.990
A8 Longo	6.3	G	A8	500	838 990
A8 Sedan	4.0	G	A8	435	599 990
Q3 Attraction	1.4	G	AT6	150	143.190
Q3 Attraction Plus	1.4	F	AT6	150	146 990
Q3 Ambiente	1.4	F	AT6	150	154.190
Q3 Ambiente Plus	1.4	F	AT6	150	159 990
Q3 Ambition	1.4	F	AT6	150	170 190
Q3 Ambiente	2.0	G	AT7	180	182 990
Q3 Ambition	2.0	G	AT7	220	210 990
Q7 Ambition	3.0	G	A8	333	399 990
Q7 Ambition	3.0	D	A8	333	417 290
RS Q3	2.5	G	AT7	310	332 990
RS 6 Avant	4.0	G	A8	560	669 990
RS 7 Sportback	4.0	G	A8	560	728 990
R8 Coupé Plus	5.2	G	AT7	550	1.170 990
SQ5	3.0	G	A8	354	368 990
S8 Sedan	4.0	G	A8	605	889 990
TT Coupé Attraction	2.0	G	AT6	230	233 990
TT Coupé Ambition	2.0	G	AT6	230	259 990
TT Roadster Ambition	2.0	G	AT6	230	277 990
TTS Coupé	2.0	G	AT6	286	309 990
TTS Roadster	2.0	G	AT6	286	327.990

BENTLEY

Continental Flying Spur	6.0	G	A6	560	920.000
Continental GT V8	4.0	G	A8	507	925.000
Continental GT V8S	4.0	G	A8	521	985.000
Continental GT 2p	6.0	G	A8	507	1.120 000
Continental GT Speed	6.0	G	A8	635	1.295 000
Continental GT Conversível 2p	6.0	G	A6	567	1.296 000
New Flying V8	4.0	G	A8	528	1.450 000

BMW

M140i	3.0	G	A8	340	284 950
220i Act ve Tourer	2.0	F	A8	192	171 950
320i Sport	2.0	F	A8	184	164 950
320i Sport GP	2.0	F	A8	184	175 950
320i M Sport	2.0	F	A8	184	189.950
320i GT Sport	2.0	G	A8	184	199 950
328 Sport GP	2.0	F	A8	245	211 950
328 M Sport	2.0	F	A8	245	249.950
430i Gran Coupé M Sport	2.0	G	A8	252	279 950
430i Cabrio Sport	2.0	G	A8	252	294 950
530i M Sport	2.0	G	A8	252	314 950
540i M Sport	3.0	G	A8	252	399 950
750i M Sport	4.4	G	A8	450	759 950
i3 Rex	E	H	A1	170	169 950
i3 Rex Full	E	H	A1	170	179 950
i8	H	H	A6	367	799 950
M2 Coupé	3.0	G	AT7	370	379 950
X1 sDrive20i GP	2.0	F	A8	192	184 950
X1 sDrive20i X Line	2.0	F	A8	192	199 950
X1 sDrive25i Sport	2.0	F	A8	231	219 950
X3 xDrive20i	2.0	G	A8	184	232 950
X3 xDrive20i X Line	2.0	G	A8	184	254 950
X3 xDrive35i M Sport	3.0	G	A8	306	325 950
X4 xDrive28i X Line	2.0	G	A8	245	324 950
X4 Xdrive35i M Sport	3.0	G	A8	306	374 950
X5 xDr ve35 Full	3.0	G	A8	306	419 950
X5 xDrive30d	3.0	D	A8	258	429 950
X5 xDr ve30d (7 lugares)	3.0	D	A8	258	436 950
X5 xDr ve30d (entretenimento traseiro)	3.0	D	A8	258	439 950
X5 xDrive30d (7 lugares e entretenimento)	3.0	D	A8	258	446.950
X6 xDrive35i	3.0	G	A8	306	454 950
X6 xDrive35i (entreten mento traseiro)	3.1	G	A8	306	464 950

CHERY

Celer	1.5	F	M5	108	38.490
Celer	1.5	F	M5	108	39.990
Celer Act	1.5	F	M5	108	40.990
Sedan Act	1.5	F	M5	108	41.990
New QQ Smile	1.0	G	M5	75	25.990
New QQ Look	1.0	G	M5	75	29.990

CARRO PREMIUM DO ANO

QUAL COMPRAR SEDÃ PREMIUM

MOTOR DO ANO 2.0 OU MAIOR

QUAL COMPRAR CUPÊ

QUAL COMPRAR SUV DE LUXO

QUAL COMPRAR
Este selo indica os eleitos no Qual Comprar, edição especial com análise de todos os carros de até R$ 350 mil à venda no país

CARRO DO ANO
O selo aponta os eleitos como os melhores lançamentos do ano de acordo com Autoesporte e um júri especializado

TIPOS DE CÂMBIOS:
M Câmbio manual · A Câmbio automático · AT Câmbio automatizado · TD Transmissão direta · CVT Transmissão continuamente variável

LEGENDA:
G GASOLINA · F FLEX · D DIESEL · H HÍBRIDO · E ELÉTRICO · S SUPERCHARGED · $ PREÇO EM DÓLAR
CE CABINE ESTENDIDA · CS CABINE SIMPLES · CD CABINE DUPLA · O OPCIONAL COMUM A TODAS AS VERSÕES

New QQ Act	1.0	G	M5	75	31.490
Tiggo	2.0	G	M5	138	53.390
Tiggo FL	2.0	G	A4	138	59 990

CHEVROLET

Camaro SS	6.2	G	A6	406	310.000
Camaro Conversive SS Conversivel	6.2	G	A6	406	343.000
Captiva Sport Ecotec	2.4	G	A6	184	108 190
Cobalt LT	1.4	F	M5	102	55 990
Cobalt LTZ	1.4	F	M5	102	61.490
Cobalt LTZ	1.8	F	M5	111	62 990
Cobalt LTZ	1.8	F	A6	111	67.790
Cobalt Elite	1.8	F	A6	108	69 990
Cruze Sport6 LT	1.8	F	A6	144	91.890
Cruze Sport6 LTZ	1.8	F	A6	144	103 990
Cruze Sedan LT	1.4	F	A6	153	91.890
Cruze Sedan LTZ	1.4	F	A6	153	102 990
Montana LS	1.4	F	M5	99	47 390
Montana Sport	1.4	F	M5	99	57 590
Onix Joy	1.0	F	M6	80	41 690
Onix LT	1.0	F	M6	80	46.150
Onix LT	1.4	F	M6	106	51 050
Onix LT	1.4	F	A6	106	56 190
Onix LTZ	1.4	F	M6	106	56.650
Onix LTZ	1.4	F	A6	106	61.950
Onix Activ	1.4	F	M6	106	58.790
Onix Activ	1.4	F	A6	106	63 990
Onix Effect	1.4	F	M6	106	54 990
Prisma Joy	1.0	F	M6	80	45.790
Prisma LT	1.4	F	M6	106	55.190
Prisma LT	1.4	F	A6	106	60.550
Prisma LTZ	1.4	F	M6	106	60 990
Prisma LTZ	1.4	F	A6	106	67 050
S10 CD Advantage	2.5	F	M6	206	91.590
S10 CD LT	2.5	F	M6	206	107.990
S10 CD LTZ	2.5	F	M6	206	122.990
S10 CD LT 4x4	2.5	F	A6	206	116.990
S10 CD LTZ 4x4	2.5	F	A6	206	129.990
S10 CS LS	2.8	D	M6	200	118.110
S10 CD LT	2.8	D	M6	200	133.460
S10 CD LT 4x4	2.8	D	M6	200	146.690
S10 CD LT 4x4	2.8	D	A6	200	151.990
S10 CD LS 4x4	2.8	D	M6	200	130.690
S10 CD LTZ 4x4	2.8	D	A6	200	169.990
S10 CD Chassis Cab LS 4x4	2.8	D	M6	200	111.690
S10 CD High Country Turbo 4x4	2.8	D	A6	200	179 590
Spin LS	1.8	F	M6	108	59.990
Spin LT	1.8	F	M5	108	63 590
Spin LTZ	1.8	F	M5	108	69.990
Spin LTZ	1.8	F	A6	108	73.990
Spin Activ	1.8	F	A6	108	73.490
Spin Advantage	1.8	F	A6	108	68 670
Tracker LT	1.4	F	A6	153	81 990
Tracker LTZ	1.4	F	A6	153	92 390
Trailblazer LTZ	3.6	G	A6	277	171 990
Trailblazer LTZ	2.8	D	A6	200	203 990

CHRYSLER

300C	3.6	G	A8	296	224.900

CITROËN

Aircross Start	1.5	F	M5	93	56.490
Aircross Business	1.6	F	M5	122	61.695
Aircross Salomon	1.5	F	M5	122	63.435
Aircross Live	1.5	F	M5	93	63 990
Aircross Feel	1.6	F	M5	122	65 945
Aircross Live	1.6	F	A4	122	66 255
Aircross Salomon	1.6	F	A4	122	68.515
Aircross Feel	1.6	F	A4	122	69 990
Aircross Shine Business	1.6	F	A4	122	69 990
Aircross Shine	1.6	F	A4	122	75.695
C3 PureTech Origine	1.2	F	M5	90	48.490
C3 PureTech Attraction	1.2	F	M5	90	54.040
C3 PureTech Tendance	1.2	F	M5	90	55.090
C3 Style Edition	1.2	F	M5	90	53.580
C3 Style Edition	1.2	F	A4	90	61.480
C3 Tendance	1.6	F	A6	118	60 090
C3 Exclusive	1.6	F	A6	118	65.490
C4 Lounge Origine Business	1.6	F	A6	173	69 990
C4 Lounge Origine	1.6	F	M6	173	75.590
C4 Lounge Origine	1.6	F	A6	173	84.990
C4 Lounge S	1.6	F	A6	173	85.990
C4 Lounge Tendance	1.6	F	A6	173	86 490
C4 Lounge Exclusive	1.6	F	A6	173	97 490
C4 Picasso Seduction	1.6	G	A6	165	121.400
C4 Picasso Intensive	1.6	G	A6	165	132 000
Grand C4 Picasso Seduction	1.6	G	A6	165	131.400
Grand C4 Picasso Intensive	1.6	G	A6	165	142.000

DODGE

Journey R/T	3.6	G	A6	280	142.900

FERRARI

Califórnia T	3.9	G	AT7	560	1.900.000
F12 Berlinetta	6.3	G	AT7	740	3 600.000
488 GTB	3.9	G	AT7	670	2.700.000
488 Spider	3.9	G	AT7	670	3.400.000

FIAT

Argo Drive	1.0	F	M5	77	46 800
Argo Drive	1.3	F	M5	109	53 900
Argo Drive	1.3	F	AT5	109	58 900
Argo Precision	1.8	F	M5	139	61 800
Argo HGT	1.8	F	M5	139	64 600
Argo Precision	1.8	F	A6	139	67 800
Argo HGT	1.8	F	A6	139	70 600
Doblò Adventure	1.8	F	M5	132	89.560
Doblò Essence	1.8	F	M5	86	80.790
Doblò Essence (7 lugares)	1.8	F	M5	132	82.270
Fiorino	1.4	F	M5	88	55.230
Fiorino Hard Working EVO	1.4	F	M5	88	62.250
Grand Siena Attractive	1.0	F	M5	75	44.240
Grand Siena Attractive	1.4	F	M5	88	51.510
Grand Siena	1.6	F	M5	115	53 450
Grand Siena Essence	1.6	F	M5	115	56.790
Grand Siena	1.6	F	AT5	115	57.350
Grand Siena Essence	1.6	F	AT5	115	61.180
Mobi Easy	1.0	F	M5	75	33.700
Mobi Like	1.0	F	M5	75	39 190
Mobi Way	1.0	F	M5	75	40.650
Mobi Drive	1.0	F	M5	77	40.650
Mobi Drive	1.0	F	AT5	77	44 780
Uno Drive	1.0	F	M5	77	42.980
Uno Way	1.0	F	M5	77	44.150
Uno Way	1.3	F	M5	109	49 120
Uno Sporting	1.3	F	M5	109	51.080
Uno Way Dualogic	1.3	F	AT5	109	53.630
Uno Sporting Dualogic	1.3	F	AT5	109	55.580
Palio Fire	1.0	F	M5	75	34.680
Palio Fire Way	1.0	F	M5	75	36 100
Palio Attractive	1.0	F	M5	75	44 570
Palio Attractive	1.4	F	M5	88	48.320
Palio Essence	1.6	F	M5	117	53 470
Palio Sporting	1.6	F	M5	117	56.120
Strada Working	1.4	F	M5	86	48 450
Strada Working Plus	1.4	F	M5	86	50.550
Strada Hard Working	1.4	F	M5	86	54 750
Strada Hard Working CE	1.4	F	M5	86	59 050
Strada Hard Working CD	1.4	F	M5	86	66.520
Strada Adventure CE	1.8	F	M5	132	68.620
Strada Adventure CD	1.8	F	M5	132	75.510
Strada Adventure CD	1.8	F	AT5	132	80.340
Toro Freedom	1.8	F	A6	139	87 490
Toro Freedom	2.4	F	A9	170	98 730
Toro Freedom	2.0	D	M6	170	103.790
Toro Freedom 4x4	2.0	D	M6	170	111.990
Toro Freedom 4x4	2.0	D	A9	170	116 990
Toro Volcano	2.0	D	A9	170	129 990
Weekend Attractive	1.4	F	M5	86	58 600
Weekend Adventure	1.8	F	M5	132	73 660
Weekend Adventure Dualogic	1.8	F	AT5	132	77 800

FORD

EcoSport SE Direct Poweshift	2.0	F	AT6	146	68 690
EcoSport SE	1.6	F	M5	115	72 800
EcoSport SE	1.6	F	AT6	115	78 800
EcoSport FreeStyle	1.6	F	M5	115	80 300
EcoSport SE	2.0	F	AT6	146	85 200

EcoSport FreeStyle	1.6	F	AT6	115	85.300
EcoSport FreeStyle Plus	1.6	F	AT6	115	89.300
EcoSport FreeStyle 4x4	2.0	F	M6	146	91.000
EcoSport Titanium	2.0	F	AT6	146	94.700
Edge Titanium	3.5	G	A6	284	236.100
Focus SE	1.6	F	M5	135	77.200
Focus SE Plus	1.6	F	M5	135	86.950
Focus SE Plus	2.0	F	AT6	178	95.900
Focus Titanium Powershift	2.0	F	AT6	178	104.900
Focus Titanium Plus Powershift	2.0	F	AT6	178	110.900
Focus Fastback SE	2.0	F	AT6	178	85.990
Focus Fastback SE Plus	2.0	F	AT6	178	95.840
Focus Fastback Titanium	2.0	F	AT6	178	104.840
Focus Fastback Titanium Plus	2.0	F	AT6	178	110.840
Fusion SE	2.5	F	A6	175	124.700
Fusion EcoBoost SEL	2.0	G	A6	234	128.700
Fusion EcoBoost AWD	2.0	G	A6	234	158.700
Fusion EcoBoost FWD	2.0	G	A6	234	141.700
Fusion Titanium Hybrid	2.0	H	CVT	190	163.700
Ka SE	1.0	F	M5	85	44.290
Ka SE Plus	1.0	F	M5	85	46.890
Ka SEL	1.0	F	M5	85	51.090
Ka SE	1.5	F	M5	105	48.590
Ka SE Plus	1.5	F	M5	105	51.190
Ka SEL	1.5	F	M5	105	55.390
Ka Trail	1.0	F	M5	85	48.190
Ka Trail	1.5	F	M5	110	52.490
Ka + SE	1.0	F	M5	85	47.290
Ka + SE Plus	1.0	F	M5	85	50.090
Ka + SEL	1.0	F	M5	85	54.190
Ka + SE	1.5	F	M5	110	51.890
Ka + SE Plus	1.5	F	M5	110	54.390
Ka + SEL	1.5	F	M5	110	58.490
Ka + SEL Plus	1.5	F	M5	110	61.390
New Fiesta SE	1.6	F	M5	128	53.660
New Fiesta SE Style	1.6	F	M5	128	56.590
New Fiesta SE Plus Powershift	1.6	F	AT6	128	55.990
New Fiesta SEL	1.6	F	M5	128	58.590
New Fiesta SEL Style	1.6	F	M5	128	59.790
New Fiesta SEL EcoBoost	1.0	G	AT6	125	66.090
New Fiesta SEL Powershift	1.6	F	AT6	128	63.190
New Fiesta Titanium	1.6	F	M5	128	65.490
New Fiesta Titanium Powershift	1.6	F	AT6	128	68.990
New Fiesta Titanium Plus Powershift	1.6	F	AT6	128	73.090
New Fiesta Titanium Plus EcoBoost	1.0	G	AT6	125	73.990
New Fiesta Sedan SE	1.6	F	M5	128	61.590
New Fiesta Sedan SE Powershift	1.6	F	AT6	128	66.090
New Fiesta Sedan SE Plus	1.6	F	AT6	128	67.990
New Fiesta Sedan Titanium	1.6	F	AT6	128	74.190
New Fiesta Sedan Titanium Plus	1.6	F	AT6	128	77.190
Ranger XLS 4x2	2.5	F	M5	173	103.990
Ranger XLT 4x2	2.5	F	M5	173	114.390
Ranger Limited 4x2	2.5	F	M5	173	123.790
Ranger XLS 4x4	2.2	D	M6	160	143.490
Ranger XLS 4x4	2.2	D	A6	160	152.290
Ranger XLT 4x4	3.2	D	A6	200	169.090
Ranger Limited 4x4	3.2	D	A6	200	185.190

HONDA

Accord EX	3.5	G	A6	280	162.500
City DX	1.5	F	M5	116	60.900
City DX	1.5	F	CVT	116	66.400
City EX	1.5	F	CVT	116	69.000
City LX	1.5	F	CVT	116	75.700
City EXL	1.5	F	CVT	116	81.400
Civic Sport	2.0	F	M6	155	87.900
Civic Sport	2.0	F	CVT	155	94.900
Civic EX	2.0	F	CVT	155	98.400
Civic EXL	2.0	F	CVT	155	105.900
Civic Touring	1.5	G	CVT	173	124.900
Civic Si	2.4	G	M6	206	132.100
CR-V EXL 4WD	2.0	F	A5	155	148.000
Fit DX	1.5	F	M5	116	57.700
Fit LX	1.5	F	M5	116	62.100
Fit DX	1.5	F	CVT	116	63.200
Fit LX	1.5	F	CVT	116	67.600
Fit EX	1.5	F	CVT	116	73.800
Fit EXL	1.5	F	CVT	116	78.900
HR-V LX	1.8	F	M6	140	79.900
HR-V LX	1.8	F	CVT	140	86.800
HR-V EX	1.8	F	CVT	140	93.000
HR-V EXL	1.8	F	CVT	140	101.400
HR-V Touring	1.8	F	CVT	140	105.900
WR-V EX	1.5	F	CVT	116	79.400
WR-V EXL	1.5	F	CVT	116	83.400

HYUNDAI

Azera	3.0	G	A6	250	179.990
Creta Attitude	1.6	F	M6	130	73.990
Creta Pulse	1.6	F	M6	130	78.790
Creta Pulse	1.6	F	A6	130	85.740
Creta Pulse	2.0	F	A6	166	92.490
Creta Prestige	2.0	F	A6	166	99.990
Elantra Básica	2.0	F	A6	178	84.900
Elantra Special Edition	2.0	F	A6	178	103.990
Elantra Top	2.0	F	A6	178	114.990
Santa Fe 7 lugares	3.3	G	A6	270	196.702
HB20 Comfort	1.0	F	M5	80	42.500
HB20 Comfort Plus	1.0	F	M5	80	45.830
HB20 Comfort Plus Turbo	1.0	F	M6	105	49.830
HB20 Comfort Plus blueMedia	1.0	F	M5	80	48.530
HB20 Comfort Plus blueMedia Turbo	1.0	F	M6	105	52.530
HB20 Comfort Plus	1.6	F	M6	128	52.380
HB20 Comfort Plus	1.6	F	A6	128	56.880
HB20 Comfort Plus blueMedia	1.6	F	A6	128	59.580
HB20 R Spec	1.6	F	A6	128	61.330
HB20 Premium	1.6	F	A6	128	63.630
HB20S Comfort Plus	1.0	F	M5	80	50.065
HB20S Comfort Plus Turbo	1.0	F	M6	105	54.065
HB20S Comfort blueMedia Turbo	1.0	F	M5	80	56.765
HB20S Comfort Plus	1.6	F	M5	128	56.615
HB20S Comfort Plus	1.6	F	A6	128	61.115
HB20S Comfort Plus blueMedia	1.6	F	M5	128	59.315
HB20S Comfort Plus blueMedia	1.6	F	A6	128	63.815
HB20S Premium	1.6	F	A6	128	67.465
HB20X Style	1.6	F	M6	128	59.645
HB20X Style	1.6	F	A6	128	64.145
HB20X Premium	1.6	F	A6	128	68.235
iX35 Entrada	2.0	F	A6	167	99.990
iX35 GL	2.0	F	A6	167	109.050
iX35 GLS	2.0	F	A6	167	131.290
Tucson GLS	2.0	F	A4	146	74.990
New Tucson GL	1.6	G	A7	177	138.900
New Tucson GLS	1.6	G	A7	177	147.900
New Tucson Edição Especial	1.6	G	A7	177	159.600

JAC

J2	1.4	F	M5	118	36.990
J3 S	1.5	F	M5	122	39.990
J3 Turin S	1.5	F	M5	127	41.990
J5	1.5	G	M5	125	54.990
J6 7S	2.0	F	M5	160	60.990
T5	1.5	F	M6	127	66.490
T5 CVT	1.5	G	CVT	127	73.490
T6	2.0	F	M5	160	74.990
T8	2.0	G	M5	175	96.990

JAGUAR

F-Pace Prestige	2.0	D	A8	180	309.700
F-Pace R-Sport	3.0	G	A8	340	360.900
F-Pace S	3.0	G	A8	380	406.300
F-Pace First Edition	3.0	G	A8	380	416.400
F-Type Coupé S	3.0	G	A8	380	537.793
F-Type Coupé	3.0	G	A8	340	459.092
F-Type Cabrio S	3.0	G	A8	380	543.071
F-Type Coupé R AWD	5.0	G	A8	550	782.757
F-Type Coupé SVR	5.0	G	A8	575	883.112
F-Type Coupé British Design Edition	3.0	G	A8	380	537.968
F-Type Cabrio British Design Edition	3.0	G	A8	380	546.760
XE Turbo Pure	2.0	G	A8	240	181.560
XE Turbo R-Sport	2.0	G	A8	240	217.460
XE S	3.0	G	A8	340	324.060
XF Prestige	2.0	G	A8	240	253.120
XF R-Sport	2.0	G	A8	240	273.620
XF S	3.0	G	A8	380	368.620
XJ Portfolio	3.0	G	A8	340	472.400
XJ R-Sport	3.0	G	A8	340	511.255

JEEP

Cherokee Longitude	3.2	G	A9	271	169.990
Cherokee Limited	3.2	G	A9	271	184.990
Cherokee Trailhawk	3.2	G	A9	271	199.990
Compass Sport	2.0	F	A6	166	103.490
Compass Longitude	2.0	F	A6	166	112.490
Compass Limited	2.0	F	A6	166	129.990

QUAL COMPRAR SUV PREMIUM

Compass Longitude	2.0	D	AT9	170	137.990
Compass Trailhawk	2.0	D	AT9	170	154.990
Grand Cherokee Laredo	3.6	G	AT8	286	194.900
Grand Cherokee Limited	3.6	G	AT8	286	229.900
Grand Cherokee Limited 75 anos	3.6	D	AT8	286	279.900
Grand Cherokee Limited	3.0	D	AT8	241	289.900
Renegade PCD	1.8	F	AT6	139	69.990
Renegade	1.8	F	MT5	139	72.990
Renegade Sport	1.8	F	MT5	139	80.990
Renegade Sport	1.8	F	AT6	139	87.990
Renegade Longitude	1.8	F	AT6	139	92.990
Renegade Limited	1.8	F	AT6	139	98.990
Renegade Sport	2.0	D	AT9	170	115.990
Renegade Longitude	2.0	D	AT9	170	123.490
Renegade Trailhawk	2.0	D	AT9	170	136.990
Wrangler Sport	3.6	G	AT5	284	194.490
Wrangler Sport Unlimited	3.6	G	AT5	284	204.990
Wrangler Unlimited 75 Anos	3.6	G	AT5	284	229.900

KIA

Cerato EX	1.6	F	AT6	128	79.990
Grand Carnival EX	3.3	G	AT6	270	259.900
Mohave EX	3.0	D	AT8	256	239.990
Picanto EX	1.0	F	MT5	80	40.990
Picanto EX	1.0	F	AT4	80	51.990
Quoris EX	3.8	G	AT8	294	269.900
Soul EX	1.6	F	AT6	128	87.990
Sportage LX	2.0	F	AT6	167	112.990
Sportage EX	2.0	F	AT6	167	139.990
Sorento EX	3.3	G	AT6	270	209.990
Bongo STD	2.5	D	MT6	130	73.990

LAMBORGHINI

Aventador LP 700-4	6.5	G	AT7	709	4.100.000
Aventador LP 700-4 Roadster	6.5	G	AT7	709	4.900.000
Huracán LP 610-4	5.2	G	AT7	610	2.600.000
Huracán LP 610-4 Spyder	5.2	G	AT7	610	3.300.000

LAND ROVER

Discovery Si6 SE	3.0	G	AT8	340	358.000
Discovery TD6 SE	3.0	D	AT8	258	363.000
Discovery Si6 HSE	3.0	G	AT8	340	384.000
Discovery TD6 HSE	3.0	D	AT8	258	389.000
Discovery Si6 HSE Luxury	3.0	G	AT8	340	424.000
Discovery TD6 HSE Luxury	3.0	D	AT8	258	429.000
Discovery Si6 First Edition	3.0	G	AT8	340	464.000
Discovery TD6 First Edition	3.0	D	AT8	258	469.000
Discovery Sport SE	2.0	G	AT9	240	221.996
Discovery Sport TD4 SE	2.0	D	AT9	180	240.596
Discovery Sport HSE	2.0	G	AT9	240	245.196
Discovery Sport TD4 HSE	2.0	D	AT9	180	270.496
Discovery Sport HSE Luxury	2.0	G	AT9	240	277.996
Discovery Sport TD4 HSE Luxury	2.0	D	AT9	180	301.696
Range Rover Evoque SE	2.0	G	AT9	240	228.500
Range Rover Evoque SE Dynamic	2.0	G	AT9	240	243.500
Range Rover Evoque TD4 SE	2.2	D	AT9	180	249.500
Range Rover Evoque HSE Dynamic	2.0	G	AT9	240	252.900
Range Rover Evoque S 4 HSE Dynamic Conv	2.0	G	AT9	240	292.500
Range Rover Sport V6 SC SE	3.0	G	AT8	340	370.500
Range Rover Sport SDV6 S	3.0	D	AT8	292	392.100
Range Rover Sport SDV6 SE	3.0	D	AT8	292	422.400
Range Rover Sport SDV6 HSE	3.0	D	AT8	292	467.600
Range Rover Sport HSE Dynamic	3.0	D	AT8	306	496.200
Range Rover Sport V6 SC A/B Dynamic	3.0	G	AT8	380	502.700
Range Rover Sport HSE Dynamic	5.0	G	AT8	510	526.200
Range Rover Sport HSE Dynamic	4.4	G	AT8	339	537.300
Range Rover Sport SVR	5.0	G	AT8	550	725.100
Range Rover Vogue TDV6	3.0	D	AT8	258	567.400
Range Rover Vogue SDV8 SE	4.4	D	AT8	339	677.500
Range Rover Vogue SDV8 AB	4.4	D	AT8	339	705.700
Range Rover Vogue AB	5.0	G	AT8	510	738.900
Range Rover Vogue SDV8 LWB	4.4	D	AT8	339	782.100
Range Rover Vogue AB LWB	5.0	G	AT8	510	788.400
Range Rover Vogue SV Autobiography Dyn	5.0	G	AT8	550	899.000
Range Rover Vogue SV Autobiography	5.0	G	AT8	550	1.068.800

LEXUS

CT 200h Eco	1.8	H	CVT	136	135.150
CT 200h	1.8	H	CVT	136	152.900
NX 200t	2.0	G	AT6	238	229.470
NX 200t F-Sport	2.0	G	AT6	238	252.270
ES 350	3.5	G	AT6	277	274.800
RX 350	3.5	G	AT8	305	340.700
RX 350 F-Sport	3.5	G	AT8	305	358.040
LS 460L	4.6	G	AT6	347	701.990

LIFAN

530	1.5	G	MT5	103	37.990
530 Talent	1.5	G	MT5	103	39.990
X60 Talent	1.8	G	MT5	128	63.490
X60 VIP	1.8	G	MT5	128	67.490

MASERATI

Ghibli	3.0	G	AT8	330	590.000
Levante	3.0	G	AT8	350	650.000
Ghibli SQ4	3.0	G	AT8	410	690.000
Levante S	3.0	G	AT8	430	750.000
GranTurismo Sport	4.7	G	AT6	460	980.000
GranCabrio	4.7	G	AT6	460	1.100.000
GranTurismo MC Stradale	4.7	G	AT6	460	1.100.000
Quattroporte GTS	3.8	G	AT8	530	1.350.000

MERCEDES-BENZ

AMG A 45 4M	2.0	G	AT7	381	309.900
AMG C 43	3.0	G	AT9	367	367.900
AMG C 43 Coupé	3.0	G	AT9	367	377.900
AMG C 63	4.0	G	AT7	510	495.900
AMG C 63 Coupé	4.0	G	AT7	510	505.900
AMG C 63 S	4.0	G	AT7	510	551.900
AMG C 63 S Coupé	4.0	G	AT7	510	559.900
AMG CLA 45 4M	2.0	G	AT7	381	334.900
AMG E 43 4M	3.0	G	AT9	401	499.900
AMG G 63	5.5	G	AT7	571	999.900
AMG GLA 45 4M	2.0	G	AT7	355	348.900
AMG GLC 43 4M	3.0	G	AT9	362	379.900
AMG GLE 43	5.4	G	AT9	557	499.900
AMG GLE 43 4M Coupé	5.4	G	AT9	557	509.900
AMG GLE 43 4M	3.0	G	AT9	362	664.900
AMG GLE 63 4M Coupé	5.5	G	AT9	557	669.900
AMG GT C Roadster	4.0	G	AT7	462	1.064.900
AMG GT R Coupé	4.0	G	AT7	462	1.199.900
AMG GT S	4.0	G	AT7	462	926.900
AMG S 63 Coupé 4M	5.5	G	AT7	585	919.900
AMG S 63 Cabriolet 4M	5.5	G	AT7	585	1.045.900
AMG SLC 43	3.0	G	AT9	367	369.900
A 200 ff	1.6	F	AT7	156	149.900
A 250 Sport	2.0	G	AT7	218	204.900
B 200 ff	1.6	F	AT7	156	155.900
C 180 Exclusive	1.6	F	AT7	156	171.900
C 180 Avantgarde	1.6	F	AT7	156	171.900
C 180 Coupé Avantgarde	1.6	F	AT7	156	187.900
C 250 Coupé Sport	2.0	G	AT7	211	267.900
C 300 Cabriolet	2.0	G	AT9	245	308.900
CLA 200 ff	1.6	F	AT7	156	172.900
CLA 250 Sport	2.0	G	AT7	211	223.900
CLS 400	3.5	G	AT7	306	420.900
E 250 Avantgarde	2.0	G	AT9	211	318.900
E 250 Exclusive Launch Edition	2.0	G	AT9	211	325.900
E 250 Exclusive	2.0	G	AT9	211	328.900
GLA 200 ff Style	1.6	F	AT7	156	150.900
GLA 200 ff Advance	1.6	F	AT7	156	168.900
GLA 200 ff Enduro	1.6	F	AT7	156	188.900
GLA 250 4M Sport	2.0	G	AT7	211	241.900
GLA 250 Sport	2.0	G	AT7	211	225.900
GLC 250 4M Highway	2.0	G	AT7	211	262.900
GLC 250 4M Sport	2.0	G	AT9	211	295.900
GLC 250 4M Coupé Highway	2.0	G	AT9	211	303.900
GLC 250 4M Coupé	2.0	G	AT9	211	308.900
GLE 350 d 4M Highway	3.0	G	AT9	258	368.900
GLE 350 d 4M Sport	3.0	D	AT9	258	430.900
GLE 400 4M Highway	3.0	G	AT9	333	442.900
GLS 350 d 4M	3.0	D	AT9	258	447.900
GLS 500 4M	4.6	G	AT9	455	678.900
Maybach S 500	4.7	G	AT7	455	1.265.900
S 500 L	4.7	G	AT7	456	681.900
SL 400	3.0	G	AT9	367	623.900
SLC 300	2.0	G	AT9	245	301.900

MINI

Cooper 3p.	1 5	G	A6	136	114.950
Cooper 5p.	2 0	G	A6	192	120 950
Cooper S Exclusive 5p	2 0	G	A6	192	134.950
Cooper S Top 3p.	2 0	G	A6	192	147 950
Cooper S Top 5p	2 0	G	A6	192	153 950
Cooper S Clubman Exclusive	2 0	G	A8	192	152 950
Cooper S Cabrio	2 0	G	A6	192	164.950
Cooper S Clubman Top	2 0	G	A8	192	179 950
John Cooper S - Série especial Seven	2 0	G	A6	192	149 950
John Cooper Works 3p.	2 0	G	A6	231	169 950
Cooper Countryman	1 5	G	A8	136	144.950
Cooper Countryman S	2 0	G	A8	192	164.950
Cooper Countryman S ALL4	2 0	G	A8	192	189 950

MITSUBISHI

ASX	2 0	G	M5	160	97 990
ASX	2 0	G	CVT	160	104 990
ASX AWD	2 0	G	CVT	160	119 990
ASX-S AWD	2 0	G	CVT	160	127 990
L200 Triton GL	3 2	D	M5	180	105 990
L200 Triton GLX	3 2	D	M5	180	114 990
L200 Triton	3 5	F	A5	180	129 990
L200 Triton Sport GLS	2 4	D	M6	190	131 990
L200 Triton Outdoor	3 2	D	A5	180	133 990
L200 Triton	3 2	D	M5	180	137 990
L200 Triton Savana	3 2	D	M5	180	138 990
L200 Triton Savana	3 2	D	A5	180	146.990
L200 Triton	3 2	D	A5	180	149 990
L200 Triton Sport HPE	2 4	D	A5	190	154.990
L200 Triton Sport HPE Top	2 4	D	A5	190	174.990
Lancer MT	2 0	G	M5	160	65 190
Lancer HL	2 0	G	CVT	160	71.190
Lancer HLE	2 0	G	CVT	160	84 190
Lancer GT	2 0	G	CVT	160	88 190
Outlander Gasolina	2 0	G	CVT6	160	135 990
Outlander	3 0	G	A6	240	162 990
Outlander GT Full Technology Pack	3 0	G	A6	240	175 990
Outlander	2 2	D	A6	165	181.990
Outlander Diesel	2 2	D	A6	165	199 990
Pajero Outdoor	3 2	D	A5	180	165 990
Pajero HPE	3 5	F	A4	205	165 990
Pajero HPE	3 2	D	A5	180	194.990
Pajero Full HPE 2p 4x4	3 8	G	A5	250	197 990
Pajero Full HPE 2p 4x4	3 2	D	A5	200	212 990
Pajero Full HPE 4x4	3 8	G	A5	250	227 990
Pajero Full HPE 4x4	3 2	D	A5	200	246.990

NISSAN

Frontier LE 4x4	2 3	D	A7	190	166 700
Kicks SV	1 6	F	CVT	114	86.490
Kicks SL	1 6	F	CVT	114	93.490
March Conforto	1 0	F	M5	74	39 990
March S	1 0	F	M5	74	44.490
March SV	1 0	F	M5	74	46.490
March S	1 6	F	M5	111	47 990
March SV	1 6	F	M5	111	50 990
March SL	1 6	F	M5	111	54 990
March SV	1 6	F	CVT	111	56 990
March SL	1 6	F	CVT	111	60 990
Sentra S	2 0	F	CVT	111	81.900
Sentra SV	2 0	F	CVT	140	89.900
Sentra SL	2 0	F	CVT	140	102.900
Versa Conforto	1 0	F	M5	77	47 990
Versa S	1 0	F	M5	77	49 990
Versa S	1 6	F	M5	111	53 190
Versa SV	1 6	F	M5	111	55.990
Versa SV	1 6	F	CVT	111	60.990
Versa SL	1 6	F	M5	111	62 990
Versa SL	1 6	F	CVT	111	67.940
Versa Unique	1 6	F	CVT	111	68.840

PEUGEOT

208 Active BVM	1 2	F	M5	90	51.190
208 Active Pack	1 2	F	M5	90	54 690
208 Allure BVM	1 2	F	M5	90	57 990
208 Sport BVM	1 6	F	M5	122	64.190
208 Allure BVA	1 6	F	A4	122	62.990
208 Griffe BVA	1 6	F	A4	122	69 190
208 GT	1 6	F	M6	173	83 990
308 Allure THP	1 6	D	A6	173	90 590
308 Griffe THP	1 6	D	A6	173	98.590
408 Business THP	1 6	F	A6	173	85 990
408 Griffe THP BVA	1 6	F	A6	173	98 590
2008 Allure BVM	1 6	F	M5	122	72 990
2008 Allure BVA	1 6	F	A4	122	77 590
2008 Griffe BVM	1 6	F	M5	122	79 990
2008 Griffe BVA	1 6	F	A4	122	83 990

PORSCHE

718 Boxter	2 0	G	AT7	300	368.000
718 Boxter S	2 5	G	AT7	350	466.000
718 Cayman	2 0	G	A7	350	346.000
718 Cayman S	2 5	G	A7	350	446.000
911 Carrera	3 0	G	AT7	370	509.000
911 Carrera 4	3 0	G	AT7	370	543.000
911 Carrera 4 Cabriolet	3 0	G	AT7	370	591.000
911 Carrera 4 GTS	3 0	G	AT7	450	721.000
911 Carrera 4 GTS Cabriolet	3 0	G	AT7	450	763.000
911 Carrera 4S	3 0	G	AT7	420	685.000
911 Carrera Cabriolet	3 0	G	AT7	370	557.000
911 Carrera 4S Cabriolet	3 0	G	AT7	420	730.000
911 Carrera GTS	3 0	G	AT7	450	687.000
911 Carrera GTS Cabriolet	3 0	G	AT7	450	729.000
911 Carrera S	3 0	G	AT7	420	651.000
911 Carrera S Cabriolet	3 0	G	AT7	420	696.000
911 Targa 4	3 0	G	AT7	370	591.000
911 Targa 4S	3 0	G	AT7	420	730.000
911 Targa 4 GTS	3 0	G	AT7	450	763.000
911 Turbo	3 8	G	AT7	540	997.000
911 Turbo Cabriolet	3 8	G	AT7	540	1.044 000
911 Turbo S	3 8	G	AT7	580	1.233.000
911 Turbo S Cabriolet	3 8	G	AT7	580	1.277 000
Cayenne	3 6	G	A8	300	399.000
Cayenne GTS	3 6	G	A8	440	619.000
Cayenne S	3 6	G	A8	420	500.000
Cayenne S E-Hybrid	3 0	G	A8	333	432.000
Cayenne Turbo	4 8	G	A8	500	721.000
Cayenne Turbo S	4 8	G	A8	570	952.000
Macan	2 0	G	AT7	252	341.000
Macan S	3 0	G	A7	340	427.000
Macan GTS	3 0	G	A7	360	482.000
Macan Turbo	3 6	G	A7	400	542.000
Panamera	3 0	G	A7	330	550.000
Panamera 4	3 0	G	A8	330	572.000
Panamera 4 Executive	3 0	G	A8	330	603.000
Panamera 4S	3 0	G	A8	440	758.000
Panamera 4S Executive	3 0	G	A8	440	807.000
Panamera Turbo	4 0	G	A8	550	981.000

RAM

2500 Laramie	6 7	G	A6	330	261 990

RENAULT

Captur Zen	1 6	F	M5	120	78.900
Captur Intense	2 0	F	A4	148	88.190
Duster Expression	1 6	F	M5	120	67 990
Duster Dynamique	1 6	F	M5	120	73.490
Duster Dynamique	2 0	F	M6	148	84.120
Duster Dynamique	2 0	F	A6	148	85 070
Duster Dynamique 4x4	2 0	F	M6	148	86 620
Duster Dakar 16	1 6	F	M6	120	74 090
Duster Dakar 1	2 0	F	A6	148	85.670
Duster Dakar 1 4x4	2 0	F	M6	148	87.220
Duster Oroch Expression	1 6	F	M5	115	72 190
Duster Oroch Dynamique	1 6	F	M5	115	75 990
Duster Oroch Dynamique	2 0	F	M6	148	80 090
Duster Oroch Dynamique Automático	2 0	F	A4	148	82 090
Fluence Dynamique Plus	2 0	F	CVT	143	99.350
Fluence Privilège	2 0	F	CVT	143	108 300
Logan Authentique	1 0	F	M5	80	44.700
Logan Expression	1 0	F	M5	80	48.050
Logan Expression	1 6	F	M5	106	54 300
Logan Dynamique	1 6	F	M5	106	58 200
Sandero Authentique	1 0	F	M5	82	42.900
Sandero Expression	1 0	F	M5	82	46 450
Sandero Vibe	1 0	F	M5	82	48.600
Sandero Expression	1 6	F	M5	118	51.400

Sandero Dynamique	1.6	F	M5	118	**54 300**
Sandero GT Line	1.6	F	M5	118	**56 200**
Sandero Stepway	1.6	F	M5	118	**60 700**
Sandero R.S.	2.0	F	M6	150	**63.400**

ROLLS-ROYCE

Ghost Series II	6.6	G	A8	570	**3 750.000**
Wraith	6.6	G	A8	632	**3.950.000**

SUBARU

Impreza Sedan	2.0	G	CVT6	155	**103.700**
XV XV	2.0	G	CVT6	155	**118.900**
Forester S	2.0	G	CVT6	150	**131.900**
Forester XT	2.0	G	CVT8	240	**159 600**
Legacy R	3.6	G	CVT8	256	**137 600**
WRX	2.0	G	CVT8	270	**142.700**
WRX STI	2.5	G	M6	310	**210.900**
Outback	3.6	G	CVT6	256	**186 500**

SUZUKI

Jimny 4All	1.3	G	M5	85	**65 990**
Jimny 4Work	1.3	G	M5	85	**65 990**
Jimny 4Sport	1.3	G	M5	85	**71 990**
Jimny 4Work Off Road	1.3	G	M5	85	**71 990**
S-Cross 4You 2WD	1.4	G	A6	120	**95 990**
S-Cross 4Style 2WD	1.4	G	A6	120	**109 990**
S-Cross 4Style 4WD	1.4	G	A6	120	**115 990**
Vitara 4All 2WD GL	1.6	G	M5	126	**79 590**
Vitara 4All 2WD	1.6	G	A6	126	**85 590**
Vitara 4You 2WD	1.6	G	A6	126	**94 990**
Vitara 4You AllGrip	1.6	G	A6	126	**99 990**
Vitara 4Sport 2WD	1.4	G	A6	146	**107 990**
Vitara 4Sport AllGrip 4WD	1.4	G	A6	146	**114.990**

TOYOTA

Camry XLE	3.5	G	A6	277	**204 990**
Corolla GLi	1.8	F	CVT7	144	**69 990**
Corolla GLi Upper	1.8	F	CVT7	144	**91.990**
Corolla XEi	2.0	F	CVT7	154	**103 990**
Corolla XRS	2.0	F	CVT7	154	**109 500**
Corolla Altis	2.0	F	CVT7	154	**116 990**
Etios X	1.3	F	M6	107	**46.090**
Etios X	1.3	F	A4	107	**50 990**
Etios XS	1.5	F	M6	107	**51 290**
Etios XS	1.5	F	A4	107	**56.190**
Etios Ready	1.5	F	A4	107	**59 990**
Etios XLS	1.5	F	A4	107	**61.590**
Etios Cross	1.5	F	A4	107	**64.490**
Etios Platinum	1.5	F	A4	107	**65.190**
Etios X	1.5	F	M6	107	**50 790**
Etios XS	1.5	F	M6	107	**54.090**
Etios X	1.5	F	A4	107	**55.690**
Etios XS	1.5	F	A4	107	**58.990**
Etios XLS	1.5	F	A4	107	**64 390**
Etios Platinum	1.5	F	A4	107	**68 590**
Hilux CD SR	2.7	F	A4	163	**114.420**
Hilux Chassi	2.8	D	M6	177	**118 330**
Hilux CS 4x4	2.8	D	M6	177	**122.260**
Hilux CD SRV	2.7	F	A4	163	**123 760**
Hilux CD SRV 4x4	2.7	F	A4	163	**134.410**
Hilux CD Standard 4x4	2.8	D	A6	177	**134.900**
Hilux CD SR 4x4	2.8	D	A6	177	**154.620**
Hilux CD SRV 4x4	2.8	D	A6	177	**169 520**
Hilux CD SRX 4x4	2.8	D	A6	177	**190.920**
Prius	1.8	H	CVT	123	**126.600**
RAV 4 TOP	2.0	G	CVT7	145	**159.290**
SW4 SR (5 lugares)	2.7	F	M5	163	**150.880**
SW4 SR (5 lugares)	2.7	F	A4	163	**164 320**
SW4 SR (7 lugares)	2.7	F	A4	163	**169 780**
SW4 SRX (7 lugares) 4x4	4.0	G	A6	238	**226 710**
SW4 SRX (5 lugares) 4x4	2.8	D	A6	177	**243.130**
SW4 SRX (7 lugares) 4x4	2.8	D	A6	177	

TROLLER

T4	3.2	D	M6	200	**119.990**

VOLKSWAGEN

Amarok CS S 4x4 2p	2.0	D	M6	140	**113 990**
Amarok CD S 4x4	2.0	D	M6	140	**127 590**
Amarok CD SE 4x4	2.0	D	M6	180	**134 990**
Amarok CD Trendline 4x4	2.0	D	A8	180	**150 990**
Amarok CD Highline 4x4	2.0	D	A8	180	**168 990**
Amarok CD Extreme 4x4	2.0	D	A8	180	**178 990**
CC TSI	2.0	G	A6	211	**170.940**

QUAL COMPRAR 2017 HATCH MÉDIO PREMIUM

FORD KA E KA+

Novo ano, novo preço

Após quatro meses do lançamento da linha 2018 do Ka e do Ka+, a Ford aumentou os preços em até R$ 700. O reajuste do Ka na tabela do mês de junho foi de cerca de R$ 500 a mais em todas as versões com motor 1.0. O modelo de entrada, por exemplo, passou de R$ 43 760 para R$ 44.290. Já o aumento das versões 1.5 foi de até R$ 700. Em relação ao sedã, o preço subiu de R$ 100 a R$ 700 nas versões 1.0. Para motor 1.5, o reajuste foi de R$ 600 ou R$ 700 a mais.

CHEVROLET TRAILBLAZER

R$ 200 mil ou mais

A Chevrolet anunciou aumento de cerca de R$ 5 mil para o Trailblazer. Com isso, o utilitário ultrapassou a barreira dos R$ 200 mil. No visual e nas motorizações, tudo continua igual. Antes vendida a R$ 167.090, a opção "mais em conta" chega a R$ 171.990 com propulsor 3.6 V6 a gasolina com 279 cv de potência e 35,7 kfgm de torque. A topo de linha, por sua vez, oferece um 2.8 turbodiesel com 200 cv e 51 kgfm – o preço saltou de R$ 199.190 para R$ 203.990. Em ambos, o câmbio é automático de seis marchas.

CrossFox	1.6	F	M6	104	**72.080**
CrossFox I-motion	1.6	F	AT5	104	**72.490**
Fox Trendline	1.0	F	M5	82	**49.370**
Fox Track	1.0	F	M5	82	**52.730**
Fox Trendline	1.6	F	M5	104	**53.950**
Fox Comfortline	1.6	F	M5	104	**57.730**
Fox Comfortline I-motion	1.6	F	AT5	104	**61.130**
Fox Highline	1.6	F	M5	120	**63.120**
Fox Pepper	1.6	F	M5	120	**63.110**
Fox Highline I-motion	1.6	F	AT5	120	**66.520**
Fox Pepper I-motion	1.6	F	AT5	120	**66.510**
Fusca TSI DSG	2.0	G	AT6	211	**124.700**
Gol Trendline	1.0	F	M5	76	**42.690**
Gol Track	1.0	F	M5	82	**44.990**
Gol Trendline	1.6	F	M5	104	**47.740**
Gol Comfortline	1.6	F	M5	104	**49.630**
Gol Comfortline I-motion	1.6	F	AT5	104	**53.030**
Golf TSI Comfortline	1.0	F	M6	125	**77.247**
Golf MSI Comfortline	1.6	F	M5	120	**78.130**
Golf MSI Comfortline	1.6	F	A6	120	**83.530**
Golf TSI Highline	1.4	F	M6	150	**101.960**
Golf TSI Highline DSG	1.4	F	A6	150	**107.600**
Golf GTI DSG	2.0	G	AT6	220	**132.250**
Golf Variant Comfortline	1.4	F	A6	150	**97.020**
Golf Variant Highline TSI	1.4	F	A6	150	**107.980**
Jetta Trendline TSI	1.4	G	M6	150	**80.741**
Jetta Trendline TSI	1.4	G	A6	150	**86.431**
Jetta TSI Comfortline	1.4	F	A6	150	**93.936**
Jetta Highline DSG	2.0	G	A6	211	**108.248**
Passat Comfortline TSI DSG	2.0	G	AT6	220	**164.890**
Passat Highline TSI DSG	2.0	G	AT6	220	**177.432**
Saveiro CS Robust	1.6	F	M5	104	**47.250**
Saveiro CE Trendline 2p.	1.6	F	M5	104	**56.384**
Saveiro CS Trendline 2p.	1.6	F	M5	104	**58.250**
Saveiro CD Robust	1.6	F	M5	104	**58.790**
Saveiro CD Tendline	1.6	F	M5	104	**66.690**
Saveiro CD Highline	1.6	F	M5	104	**68.350**
Saveiro CE Cross 2p.	1.6	F	M5	120	**72.250**
Saveiro CD Cross	1.6	F	M5	120	**75.490**
SpaceFox Trendline	1.6	F	M5	104	**68.500**
SpaceFox Trendline I-motion	1.6	F	AT5	104	**71.900**
SpaceFox Comfortline	1.6	F	M5	104	**72.520**
SpaceFox Comfortline I-motion	1.6	F	AT5	104	**75.920**
SpaceFox Higline	1.6	F	M5	104	**80.240**
SpaceFox Highline I-motion	1.6	F	AT5	104	**83.640**
Space Cross	1.6	F	M5	104	**85.700**
Space Cross I-motion	1.6	F	AT5	104	**89.100**
Tiguan TSI	1.4	G	AT6	150	**128.270**
Touareg V6 4x4	3.6	G	A8	280	**337.630**
Touareg V8 4x4	4.2	G	A8	360	**402.744**
up! Take	1.0	F	M5	82	**37.990**
up! Move	1.0	F	M5	82	**48.290**
up! Move I-motion	1.0	F	AT5	82	**50.668**
up! Move TSI	1.0	F	M5	105	**52.790**
up! Cross	1.0	F	M5	82	**55.600**
up! High TSI	1.0	F	M5	105	**57.100**
Voyage Trendline	1.0	F	M5	82	**49.280**
Voyage Comfortline	1.0	F	M5	82	**51.860**
Voyage Trendline	1.6	F	M5	104	**52.750**
Voyage Comfortline	1.6	F	M5	104	**54.459**
Voyage Highline	1.6	F	M5	104	**56.910**
Voyage Comfortline I-motion	1.6	F	AT5	104	**57.460**
Voyage Highline I-motion	1.6	F	AT5	104	**60.310**

VOLVO

V40 T4 Kinetic	2.0	G	A8	190	**136.950**
V40 T4 Momentum	2.0	G	A8	190	**153.950**
V40 T4 Cross Country	2.0	G	A8	190	**163.950**
V40 T4 Momentum Safety	2.0	G	A8	190	**168.950**
V40 T5 R-Design	2.0	G	A8	245	**173.950**
V40 T4 Cross Country Safety	2.0	G	A8	190	**178.950**
V40 T5 R-Design Safety	2.0	G	A8	245	**188.950**
V60 T4 Kinetic	2.0	G	A8	245	**162.950**
V60 T4 Momentum	2.0	G	A8	245	**176.950**
V60 T6 R-Design	2.0	G	A8	306	**241.950**
S60 T5 Kinetic	2.0	G	A8	245	**157.950**
S60 T5 Momentum	2.0	G	A8	245	**171.950**
S60 T6 R-Design	2.0	G	A8	306	**236.950**
XC60 T5 Kinetic	2.0	G	A8	245	**186.950**
XC60 T5 Momentum	2.0	G	A8	245	**214.950**
XC60 T5 R-Design	2.0	G	A8	245	**239.950**
XC60 T5 Inscription	2.0	G	A8	245	**245.950**
XC60 D5 Kinetic	2.4	D	A6	220	**219.950**
XC60 D5 Momentum	2.4	D	A6	220	**253.950**
XC90 T6 Momentum	2.0	G	A8	320	**362.950**
XC90 D5 Momentum	2.0	D	A8	235	**415.950**
XC90 D5 Inscription	2.0	D	A8	235	**475.950**
XC90 T8 Inscription	2.0	H	A8	412	**468.950**
XC90 T8 Excellence	2.0	H	A8	412	**532.950**
XC90 T6 Momentum	2.0	G	A8	320	**353.950**
XC90 D5 Momentum	2.0	D	A8	235	**405.950**
XC90 T6 Inscription	2.0	G	A8	320	**411.950**
XC90 D5 Inscription	2.0	D	A8	235	**463.950**
XC90 T8 Inscription	2.0	H	A8	412	**456.950**
XC90 T8 Inscription Excellence	2.0	H	A8	412	**519.950**

QUAL 2017 COMPRAR PERUA PREMIUM

BMW

460 cavalos a caminho do Brasil

O todo-poderoso BMW M4 CS chegou à Europa neste ano e já tem passaporte carimbado para o Brasil – para piorar nossa ansiedade, não há preços ou data de estreia. E o que muda na série especial? O motorzão biturbo 3.0 de seis cilindros em linha com 460 cv (ou seja, 29 cv extras!)

A missão do novato não é fácil: ficar acima do M4 "comum". Na pista, diz a BMW, o esportivo leva 3,9 s para atingir 100 km/h – a máxima é limitada a 280 km/h. Já o câmbio automático de sete marchas e dupla embreagem despeja toda a força nas rodas de trás. De série, há controle de estabilidade dinâmico, sistema de diferencial ativo, controle de suspensão adaptativo Adaptive M e seletor de modos de condução. As rodas de liga leve (aro 19 à frente e aro 20 atrás) calçam pneus semislick Michelin.

O DESAPEGO VAI CHEGAR AO CARRO?

USAR AUTOMÓVEL SEM NECESSARIAMENTE SER DONO DE UM É UMA TENDÊNCIA. A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA ESTÁ ATENTA AO QUE PODE VIR A SEGUIR

MARCUS V. GASQUES (mgasques@edglobo.com.br)

Empresas de comércio eletrônico fazem anúncios sugerindo o desapego: faça dinheiro pondo à venda aquilo que está fora de uso, encostado num canto, apenas tomando espaço e acumulando poeira. Alguns objetos até dão despesa, mesmo parados. Pode ter sido o caso de John Travolta, que no final de maio doou um avião de sua coleção para um museu australiano de aviação. O Boeing 707 construído em 1964 fará seu último voo para a Historical Aircraft Restoration Society.

Faz sentido manter parado a maior parte do tempo algo que custou caro e dá despesa? Não falo da extravagância de conservar um avião com quase 50 metros de comprimento e envergadura sem uso, num canto do quintal. Mas é uma dúvida que vem brotando na cabeça de muita gente, atraído a atenção de estudiosos e acendendo uma luz de alerta para a indústria automobilística.

A frota em circulação nos Estados Unidos é calculada em 250 milhões de veículos. Cinco anos atrás, Eran Ben-Joseph, professor de planejamento urbano do Instituto de Tecnologia de Massachusetts (MIT), estimava o dobro desse número em vagas, ocupando mais de 9 milhões de metros quadrados. A maior parte desse espaço fica muito tempo desocupado.

Quem não resiste ao apelo consumista dos grandes outlets norte-americanos se impressiona com vagas espaçosas dos estacionamentos gratuitos. O consumidor que embarca no crescente interesse pelos SUVs no Brasil logo descobre que mesmo os modelos compactos precisam de mais espaço, o que entra em conflito com as vagas exíguas das garagens de prédios e estacionamentos pagos. Espaço é um problema, justificativa para quem invade as vagas reservadas para idosos, gestantes e deficientes.

Não é somente o espaço que pode motivar desrespeito à cidadania ou mesmo brigas por uma vaga de supermercado. O próprio uso do carro chama a atenção: Donald Shoup, professor de planejamento urbano da Universidade da Califórnia, afirma que nos EUA os automóveis ficam parados na média 95% do tempo. Como resposta, montadoras e cidades estão aderindo ao compartilhamento de carros, ou carsharing, para quem quiser falar bonito na reunião. Estima-se que o conceito esteja atualmente em prática em mais de mil cidades em todo o mundo.

Carros compartilhados significa menos veículos nas ruas e avenidas, o que implica menos produção. Está muito distante a hora em que o automóvel pode se tornar dispensável e desaparecer da maneira como convivemos, hoje. Mas quanto tempo ele se manterá viável nas grandes cidades, e desejável para os consumidores, é um enorme desafio para a indústria automobilística.

PAOLA HIROKI

www.bateriasmarte.com.br

TURBO

QUEM BUSCA QUALIDADE PRECISA FAZER ESCOLHAS.

Escolha resistência, desempenho, performance e tecnologia.

LINHA ADVANCED
Maior resistência mecânica e proteção de componentes internos com garantia de 18 meses.

TECNOLOGIA POWER GRID
Grades mais resistentes à vibração, corrosão e aos ciclos de carga e descarga.

BATERIAS MARTE
A tecnologia da energia.

PEUGEOT.COM.BR/TOTALCARE

PENSOU EM UM PROGRAMA QUE BUSCA SUA TOTAL SATISFAÇÃO? **PENSOU? PEUGEOT.**

CONHEÇA UM PROGRAMA INÉDITO
DE SERVIÇOS NO MERCADO.

RESPEITO AO SEU TEMPO

Seu carro o tempo combinado
na oficina. Você com mais
tempo para fazer o que gosta.

TOTAL TRANSPARÊNCIA

Transparência no valor da
fatura, no preço das revisões
e na relação com você.

PEUGEOT
TOTAL
CARE

ENTREGAMOS COM EXCELÊNCIA

Profissionais especializados,
equipamentos de última geração
e um serviço que você pode confiar.

CUIDADOS DE VOCÊ

Assistência total
para você e seu carro.
Nós garantimos.

BETC | HAVAS

Pela vida. Escolha o trânsito seguro.

PEUGEOT TOTAL CARE

MOTION & EMOTION

PEUGEOT